

Ю
П30
М, 1926

СССР Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ШТАБ Р. К. К. А.
УПРАВЛЕНИЕ
ПО ИССЛЕДОВАНИЮ и ИСПОЛЬЗОВАНИЮ
ОПЫТА ВОЙН

М. ПЕТРОВ

ТРАФАЛЬГАР
(1805)
ЦУСИМА
(1905)
ЮТЛАНДСКИЙ БОЙ
(1915)

КРИТИКО-ИСТОРИЧЕСКИЙ
ОЧЕРК
ТРЕХ ВЕЛИКИХ
МОРСКИХ СРАЖЕНИЙ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА—1926

ГОСУДАР-
СТВЕННОЕ
ВОЕННОЕ ИЗДА-
ТЕЛЬСТВО № 1588.
ТИРАЖ 3.000.
ЛЕНИНГРАДСКИЙ
ГУБЛИТ № 4155.
ЗАКАЗ № 2649.
Типография
„КРАСН ГАЗЕТЫ"
им. Володарского,
Ленинград,
Фонтанка, д. № 57.

ОТ СОСТАВИТЕЛЯ

Настоящий труд не претендует на исчерпывающее изложение военно-морского искусства. Задача автора скромнее: показать основные этапы развития военного морского флота в ближайшую нам эпоху (с конца XVIII века до наших дней), дав общее представление об его эволюции для широкого круга военных читателей. В процессе ознакомления с историей трех великих морских сражений (Трафальгар—Цусима—Ютландский бой) должно выкристаллизоваться подлинное понятие о флоте, его боевых свойствах и особенностях.

Дать картину обстановки морского сражения, проследить основы тактики флота на боевых примерах, сделать характерные выводы—вот к чему стремился автор.

М. П.

В работе я пользовался следующими трудами:

Мехен. Влияние морской силы на историю.

Штенцель. История войны на море с точки зрения морской тактики.

Кладо. Введение в историю военно-морского искусства.

Его-же. История военно-морского искусства (литограф. записки).

Щеглов. История военно-морского искусства (литограф. записки).

В. Фитчет. Нельсон и его капитаны.

Статьи пр. Кладо в военной энциклопедии 1915 г.

С. О. Макаров. Рассуждение по вопросам о морской тактике.

История Русско-Японской войны на море (официальное издание Г. Ш.)

Описание военных действий на море (Японск. офиц. издание).

М. Смирнов. Сражение в Корейском проливе.

Описание Ютландского сражения (офиц. изд. английск. адмиралтейства).

Донесения рус. мор. агента в Англии и пр. материалы мор. ген. штаба об Ютландском бое.

Воспоминания Шеера.

Воспоминания Тирпица.

Гаазе. На лин. кр. Дерфлингер.

А. Бубнов. Записки по тактике.

Азбука Военно-морского дела (изд. В.-М. Науч. О-ва).

М. П.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

Трафальгар

ГЛАВА I.

Военные флоты и военно-морское искусство в конце XVIII и начале XIX в.

Развитие типов военных кораблей к XVIII в.

История флота теснейшим образом связана с экономической историей человечества. Развитие мореплавания явилось следствием исторического и экономического процесса, побуждавшего человека к использованию моря для сообщений между странами, им разделенными, для поисков новых земель, для торговых сношений. Рост материальных производственных сил и развитие морской торговли соответственно сказывалось на оживлении мореплавания и совершенствовании типов кораблей.

Вначале человечество довольствовалось самыми примитивными средствами для сообщений в ограниченных водных пространствах (лодки, челны и пр.). Но в период зарождения торгового капитала, с развитием морской торговли между странами бассейна Средиземного моря—улучшение средств для сообщений, чтобы сделать их способными совершать переходы в пределах этого моря, явилось неизбежной необходимостью. Еще не были изобретены сложные системы парусов, которые давали бы возможность кораблю передвигаться в желаемом направлении, но зато имелись дешевые руки (рабы), которые могли быть привлечены в качестве движущей силы. Возник гребной морской флот, типы судов которого медленно, но систематично усовершенствовались. Парус на них употреблялся только для попутного ветра, имея чисто вспомогательное значение.

Эпоха гребного флота простирается от древнейших времен до средних веков, когда под влиянием нового оживления морской торговли, в частности торговли европейских

приморских городов с Ближним Востоком, произошел сдвиг в сторону улучшения типов судов. Система парусов была несколько усовершенствована, появились парусно-гребные корабли (галеры), способные делать переходы под парусами.

Наконец, крестовые походы, стремление к торговым завоевательным операциям, вызвали новые задания к кораблю, прежде всего в отношении способности перевозить на большие по тому времени расстояния значительное количество грузов и войск. В эту эпоху появляется тип парусного транспорта (нефы).

В XIV веке был изобретен компас, что разрешило проблему плавания корабля в открытом море, вне видимости берегов, на большие расстояния и послужило мощным импульсом к развитию дальнего мореходства. К этому времени морская торговля уже получает широкое развитие; между Востоком и Западом происходит оживленный обмен. Расцвет торгового капитала, развивающаяся промышленность приморских городов Европы обусловили торговое соперничество на море различных стран (Англия, Нидерланды, Испания, Португалия). Торгово-завоевательное стремление капитала было обращено на поиски новых морских путей, к открытию новых земель—колоний.

Эпоха великих открытий, явившаяся следствием улучшения типов морских судов, ставших способными к дальним плаваниям, в свою очередь пред'явила новые требования к судостроению. Они выразились в стремлении сообщить судам мореходные качества, замене человеческой силы в движении—исключительно парусом.

С этих пор прочно устанавливается тип парусного корабля, который затем, в течение последующих веков, все более совершенствуется.

Развитие военного корабля соответствовало ступеням эволюции торгового.

С тех пор, как началось соперничество между флотами различных государств, как война была перенесена на море, к военному кораблю стали предъявляться специальные требования, связанные с условиями боя. Долгое время корабли служили лишь средством для помещения войск, которые, собственно, и сражались, для чего корабли должны были сваливаться на абордаж.

Однако, по мере совершенствования техники оружия, введения артиллерии, изобретения ряда устройств, обеспечивающих использование ее, этот способ ведения боя на море отходит и сменяется артиллерийским боем между кораблями, главным образом.

XVII-й век начал эпоху чисто парусного военного флота, и гребные суда стали употребляться лишь для специальной службы. Но корабли того времени еще отличались несовер-

шенством своей конструкции, непрочностью постройки. Их плавание всецело зависело от погоды и состояния моря [1]).

Продолжительные войны Испании, Англии, Голландии и Франции, в которых ответственнейшее участие принимали военные флоты, и развитие торгового мореплавания на океанах — имели своим следствием все улучшавшееся судостроение. Прогресс наук, возраставшая опытность в дальних плаваниях продвинули его далее.

В XVIII веке мы уже встречаем корабли, способные выдерживать свежие погоды, имеющие возможность месяцами держаться в море, сильно вооруженные, с усовершенствованной системой парусов и прочным рангоутом [2]). Тяжелые условия длительных плаваний выработали кадр хороших моряков; закаленные в почти непрерывных войнах, они положили начало суровым традициям парусного военного флота.

В состав флотов входили два основных класса кораблей—**линейный корабль** и **фрегат**.

Линейный корабль являлся классом судна для ведения боя в „линии" (в строю, отсюда и название „линейный корабль"). Вооружение линейных кораблей состояло из большого числа орудий, расположенных на палубах (деках). По числу батарейных палуб, корабли носили название двух-трех-и четырехдечных.

Примечание. Приблизительно размеры были таковы: трехдечный 100-пушечный корабль имел водоизмещение около 2.000 т., длину—ок. 175 фут., ширину—ок. 50 ф., углубление—ок. 20 ф.; двухдечный 70-пушечный корабль: водоизмещение—ок. 1.500 т., длину—ок. 160 ф., ширину—ок. 45 ф; наибольшие корабли имели 120—130 орудий, при чем водоизмещение их достигало более 4.000 т. при соответствующих прочих размерах.

Орудия были весьма примитивны, гладкостенные; картузы еще не были изобретены, и пушки заряжались в насыпку; меткость была ничтожна, дальность невелика, и для действительного поражения приходилось сближаться на малые дистанции (около 10 и менее кабельтовых [3]). Отсутствие скорострельности и дурную меткость стремились компенсировать числом орудий в залпе. Редкий, но большого числа снарядов, залп—таков был характер артиллерийского огня.

Ввиду близких дистанций боя, на судах устанавливались мортиры и малые карронады (легкие орудия с большим снарядом). На марсах располагались стрелковые пар-

---

[1]) Популярный очерк развития типов кораблей гребного и парусного флота—см. История в м. искусства Щеглова, или изданную В.-М. Научн. О-вом „Азбуку военно-морского дела".

[2]) Рангоут—система мачт и рей для парусов.

[3]) Кабельтов—600 фут, т. е. 100 саж. 6 фут. меры (морских).

тии, которые имели возможность поражать сверху палубу противника.

Корабли того времени представляли чрезвычайно уязвимую цель; деревянные, подверженные пожарам, с огромной площадью парусов и с большим количеством людей на палубе для управления парусами, которое должно было продолжаться непрерывно во время боя,—они были очень дурно защищены. Несовершенство артиллерии окупалось уязвимостью цели, каковую представляли собою корабли.

Движение зависело от ветра, положение относительно направления которого являлось одним из важнейших условий, определявших ценность той или другой позиции в бою: быть „на ветре", „под ветром", итти „по ветру" или „лавировать против него"—составляло существенную разницу. В штиль парусные корабли оставались неподвижными, и в случае крайней нужды их приходилось буксировать гребными шлюпками.

Фрегаты—корабли, слабее вооруженные, меньшие размером, но обладавшие лучшим ходом (относительно большая площадь парусности, соответствующие обводы судна; для той же цели—подводную часть, во избежание обрастания, обшивали медью). Назначение фрегатов—нести разведывательную службу.

Кроме этих двух основных типов (линейных кораблей и фрегатов), для специальной и вспомогательной службы употреблялись более мелкие парусные корабли—бриги, а для перевозки грузов—транспорты.

Общий обзор развития тактики парусного флота в XVII и XVIII в.

Тип парусного корабля прогрессировал медленно. Но военно-морское искусство развивалось еще медленнее. До XVII века собственно морской тактики не существовало. Бои носили характер общей свалки, понятие о строях и боевых порядках отсутствовало. Каждый раз устанавливались особые нормы, которые потом забывались и отпадали. Опыт сражения не накапливался. Причиной этому был взгляд на парусные суда, главным образом, как на средства для перевозки войск. Сражались воины, для чего корабли сваливались на абордаж [1]), и бои шли на палубах в рукопашную. Артиллерия была еще в зачаточном состоянии и роль ее—второстепенна.

Начало подлинному военно-морскому искусству было положено в период англо-голландских войн (1652—1674 г.), когда, наряду с улучшением типов кораблей и усовершен-

---

[1]) Идея абордажа была основою испанской военно-морской доктрины в войну 1588 г. Англичане, наоборот, придавали главное значение артиллерии. Война 1588 г. доказала правоту английской военной мысли и развенчала абордаж. *Ред.*

ствованием оружия, сложились формы боевой организации флота, строи, разделение на эскадры, сигналопроизводство, эволюционные правила и т. п., и с этих пор морской бой потерял прежний хаотический характер.

Основным строем кораблей в бою была кильватерная колонна, разделявшаяся на авангард, кордебаталию и арьергард, предводительствуемые командующими адмиралами. (Кильватерный строй явился следствием введения пушечных портов и сильной бортовой артиллерии).

Наиболее выдающимся адмиралом того времени был голландец Рюйтер, одержавший ряд блестящих побед над англичанами. Человек с большим здравым смыслом, крупными организационными способностями, он справедливо может быть назван основоположником морской тактики парусного флота.

Но принципы боевого управления флотом, провозглашенные Рюйтером, скоро, к половине XVIII столетия, утратили свой первоначальный смысл. Рекомендованные им строи и правила ведения боя (зафиксированные позже в тактике, составленной Павлом Гостом), понимаемые Рюйтером и его современниками, как средство для достижения поставленных в бою целей, превратились в рецепты ведения сражения. В стремлении к сохранению принятого и утвержденного обычаем строя погасли основные идеи, которые были причиной их возникновения. Рюйтер свободно обращался со строем, нарушая и изменяя его, когда это, по ходу обстановки, требовалось. В последующую эпоху получила преобладание форма над сущностью, что привело к рутине[1] и падению военно-морского тактического искусства.

Для боя были установленны точные правила, коими предписывалось: атаковать только с наветра, соблюдая строгий строй «баталии» (идя всем флотом в кильватерной колонне), спускаться на неприятеля с таким расчетом, чтобы авангард приходился против авангарда неприятеля, центр против центра, а арьергард против арьергарда и вообще каждый корабль на траверсе соответствующего корабля в линии противника.

Не стремление принудить неприятеля к бою и атаковать его со всей смелостью, а желание выполнить букву рекомендованных правил и тем оградить себя от последствий, было причиной того, что в целом ряде сражений (12 крупных сражений в период 1758—1781 г.) англичанам не удавалось разбить своего противника, каждый раз ускользавшего из их рук.

[1]) См. Введение в курс истории военно-морского искусства Кладо. Глава V.

Ред.

Наконец, нашелся человек, который выступил с жестокой критикой этих рутинных правил.

Он доказал, что факт неспособности англичан принудить противника принять решительный бой, объясняется самими правилами ведения последнего; что не следует останавливаться перед разделением флота, надо сосредоточить силы на одной его части, а не противопоставлять корабль кораблю. Он рекомендовал иные методы ведения боя, в которых стремление к решительному результату, сосредоточению сил и внезапности атаки являлось главным, форма же не имела столь существенного значения. Замечательно, что человек был совсем не из среды флота, и даже не военный, а мелкий чиновник, моря никогда не видевший, но внимательно следивший за войной и занявшийся изучением морской тактики. Он составил себе крупное имя в истории морского искусства. Это был Клерк.

Его идеи получили распространение на флоте и, будучи применены, сначала далеко в неполном и слишком осторожном виде, сразу же дали первый за долгий промежуток времени решительный успех английскому флоту под командой адмирала Роднея в Доминикском сражении.

К концу XVIII века рутина в тактике была изжита. Надвигалась эпоха грозных войн революции, которые не могли удовлетвориться нерешительными результатами сражений, столь обычными для предшествовавшего периода. Завязалась борьба между Англией и Наполеоном. Английский флот должен был спасать Великобританию от его цепких рук, считавшего ее в течение всех своих войн главным противником.

В те времена, о которых мы говорим, морская тактика имела немногих теоретических истолкователей; она более практически вырабатывалась, отыскивая свои пути в многочисленных сражениях конца XVIII века. В практике этих сражений все яснее выкристаллизовываются принципы боя. Освобожденное от рутинных требований, военное творчество, в лице своих наиболее талантливых выразителей (Сюфрен, Джервис, Нельсон, Ушаков, позже Синявин), дало ряд высоких образцов военно-морского искусства.

Таким образом, благодаря усовершенствованию типов кораблей, введению строгой организации и развитию морской тактики, военные флоты, ко времени Наполеоновских войн, являлись уже гораздо более сильными боевыми соединениями, нежели ранее. Морская война получила новое содержание. Утвердилось стремление к борьбе за обладание морем, и было осознано, что вернейшим для того средством является уничтожение флота противника. Это придало иной смысл и темп морским операциям.

Французский и английский флоты в конце XVIII и начале XIX ст.

В течении пяти веков, с начала XIII в., Англия и Франция вели между собой ряд войн, прерываемых сравнительно короткими промежутками мира. В этих войнах флоты играли ответственнейшую роль, а в особенности с того времени, когда оба государства выступили на путь колониальной политики и морская торговля стала важнейшим фактором их экономической жизни. Английский и французский флоты в XVIII столетии были сильнейшими флотами мира.

В эпоху французской революции основными недостатками французского флота являлись—отсутствие правильной организации и чрезвычайно слабый подбор командного состава.

Результаты этого не замедлили сказаться. История дает ряд примеров боевых встреч французских судов с английскими, в которых, несмотря на проявленную храбрость, французы не могли с ними успешно бороться. Например: один английский корабль—«Александр»—встретился с тремя французскими равной ему силы и имел с ними двухчасовой бой; его потери в бою не превосходили потерь каждого из трех неприятельских кораблей; другой случай: 13 французов встретились с пятью англичанами, последние, в результате боя, имели только 13 раненых, и ни один корабль не был поврежден настолько, чтобы его можно было взять в плен...

Рост военного могущества Франции, вступившей в эпоху Наполеоновских войн, не нашел себе столь же полного отражения в восстановлении французского флота: были приложены крайние усилия, чтобы поднять его боеспособность, большое количество кораблей было приведено в порядок и выстроено за это время, но флот, в целом, оставался слабым.

Французы не успели создать его.

Британский флот также не был в образцовом порядке. В адмиралтействе и портах, как в метрополии, так и в колониях, господствовали хищения; общая организация административного аппарата оставляла желать много лучшего. Некомплект личного состава был обычным явлением. Имели место частые бунты среди команд, преимущественно на почве дурного содержания [1]). Несмотря на то, что суровыми мерами эти бунты были прекращены, их последствия сказывались долго потом. Но беспрерывные плавания английского флота, блокада Франции, которую они поддерживали в течение нескольких лет, годами проводя в крейсерстве, меры выдающихся английских адмиралов (Джервис) по улучшению условий корабельной службы—создали флот, который

[1]) См. брошюра, издание Морведа 1917 г. «Бунты в Английском флоте» Д. Уайта.

выгодно отличался при боевых встречах со своим противником—французами.

Об испанском флоте, который принимал видное участие в качестве союзного французскому, много говорить не приходится. Достаточно указать, что Наполеон приказал, при всех расчетах, учитывать силу двух испанских кораблей, равной одному французскому.

ГЛАВА II.

Подготовка и развитие Трафальгарской операции.

XVIII век характеризуется напряженнейшей борьбой Англии с Францией, в основе которой лежало соревнование торговых капиталов этих стран, стремление к преобладанию, прежде всего, на море. Англия в течение нескольких столетий вела войны сначала с Испанией, затем с Голландией и вышла победительницей, сразив их морское могущество. К XVIII веку конкурентом Англии являлась лишь Франция, обладавшая первоклассным военным флотом. В этом столетии Англо-Французские войны в связи с их торговым соперничеством составляют главное содержание политической истории. Война за Испанское наследство (1701—1703), за Австрийское наследство (1740—1748), Семилетняя война (1756–1763), война за независимость американских колоний (1778—1783)—являются звеньями этого, почти непрерывного цикла войн между Англией и Францией.

Великая Французская буржуазная революция не остановила их. Уже в 1793 году вспыхнула новая война, при чем англичане имели неизменный успех (1793—1801 г.) в боях с французами; французский флот, подорванный революцией, не мог обеспечить победы Франции.

После неудачи экспедиции Наполеона в Египет, потери эскадры в Абукирском сражении [1]) и явной невозможности без флота продолжать войну, Франция подписала мирный договор в Амьене (1802 г.).

Но это не был прочный мир; это было не более, как перемирие с целью накопить силы для новой борьбы. Сам Наполеон характеризует его: «мир был необходим для восстановления флота, мир—для снабжения портов, мир—потому, что при нем открыта единственная арена для подготовки эскадр—море»...

---

[1]) Абукирское сражение—„История в.-м. искусства“ Щеглова, или статья в Военной энциклопедии 1916 г.

Наполеон начал усиленную подготовку к новой кампании. Готовилась к ней также и Англия, для которой в равной мере, война представлялась неизбежной.

Принудив к союзу Испанию, заручившись помощью ее флота и предприняв постройку собственных судов, Наполеон задумал грандиозный план, целью которого было—поразить Англию в самое сердце: высадить войска на ее территорию.

Помимо укрепления положения Франции, как величайшей державы мира, он расчитывал получить, в случае победы, неисчерпаемые рессурсы, в виде обширных английских колоний, захватив в свои руки океанские рынки и господство над морями.

Были еще два направления, которыми Наполеон мог воспользоваться для нанесения существенного вреда жизненным интересам Англии. Правда, эти направления Англии не столь угрожали, как высадка на Британские острова, но, по мнению Наполеона, действуя на них, можно было лишить Англию главного источника ее благосостояния. Это, с одной стороны,—удар по английской торговле на Европейском материке; с другой,—захват ее важнейших колоний—Индии и Египта (последний находился уже под английским влиянием).

Ориентируя свои замыслы, главным образом, в первом направлении, Наполеон все время имеет в виду и другие два, пользуясь ими, как средством для демонстрации и отвлечения сил и внимания Англии от основной его задачи—переброски войск через Канал.

Для выполнения этой операции Наполеоном была предназначена армия в 130.000 ч., из коих 100.000 должны были быть переброшены в первую очередь и одновременно, а 30.000 составляли резерв. Войска сосредоточивались в районе Булони (Булонь, Вимере, Амбезе, Этапль), здесь же готовились и десантные средства.

Но морем владел английский флот. Его эскадры блокировали французские суда в портах; сильный английский отряд наблюдал за Каналом. Для того, чтобы перебросить армию, Наполеону было необходимо владеть водами последнего, хотя бы временно.

Являлось два способа достигнуть этого. Один—воспользоваться тихой погодой, безветрием и противным течением, когда парусные корабли англичан не будут в состоянии подойти и противодействовать перевозке, каковую выполнить на гребных судах. Другой—прорвать английскую блокаду, сосредоточить разрозненные отряды французских кораблей у Канала ранее, чем то успеют сделать англичане, разбить или отбросить сторожевую английскую эскадру и прикрыть высадку с моря флотом.

Наполеон предпринимает постройку громадной речной флотилии. По всей Франции началась усиленная работа по сооружению больших гребных судов, которые затем переправлялись в порты, назначенные для посадки войск; к этой же работе была привлечена и Голландия. К началу войны он успевает построить до 3.000 таких судов, способных сразу поднять стотысячную армию. Он укрепляет французский берег Канала, устанавливая многочисленные береговые батареи для обеспечения района сосредоточения десантных судов и войск. Он не скрывает своих приготовлений, столь тревожных для англичан, открыто говорит о возможности перебросить войска на гребных судах, без содействия линейного флота, вопрос только в том, чтобы выждать благоприятных условий.

Но в действительности Наполеон не был склонен поставить успех экспедиции в зависимость от проблематичных надежд на благоприятную погоду, перевозя армию под носом у англичан, скованных в движении отсутствием ветра. Задует ветер неожиданно,—и весь план повалится, как карточный домик. Выбор благоприятного течения также не мог надежно обеспечить от нападения английского флота на суда десанта в море.

Приковывая общее внимание к этому способу, Наполеон старался отвлечь его от своего подлинного плана, который он хранил в глубокой тайне, не высказывая его даже ответственным начальникам армии. План этот заключался в обеспечении переправы линейным флотом, который искусными маневрами надо было суметь сосредоточить к месту высадки, отбросив эскадру английского адмирала Корнвалиса, блокировавшего Брест и наблюдавшего за Каналом.

Последующие операции французского флота направляются именно по этому плану.

К моменту начала новой войны состав и дислокация враждебных флотов были следующие (см. сх. 1):

ФРАНЦУЗЫ.	АНГЛИЧАНЕ
	На левом фланге английского расположения, в Доунсе, находился адм. Кейтс 11 кор. для наблюдения за Голландией.
В Бресте находился адмирал Гантом с 21 лин. кор.	Адмирал Корнвалис блокировал Брест сначала с 11 кораблями, т. к. он выделил отряд к Ферролю, потом число его кораблей возросло до 21.
Адмирал Миссиеси с Рошфорской эскадрой в составе 5 кор. прорвал блокаду Рошфора и находился в Индии. В Рошфоре и Лориане было только по 1 кораблю. В Ферроле стояли 5 французских и 10 испанских кораблей.	Ферроль блокировался 8 кораблями под командой адм. Кальдера.

В Кадиксе было 12 испанских кор. и 1 французский. Но готовых испанцев было только шесть.	Кадикс блокировался адм. Орд с 6 кораблями.
В Картагене -6 испанских кор., В Тулоне—Вильнев с 11 кор.	Перед Тулоном был Нельсон с 12 кор.
Итого—у союзников 77 кор.	У англичан—53 кор. и некоторое число резервных, из коих 2—были посланы к Нельсону. В В.-Индии у англичан было сначала 4 кор., потом к ним присоединились 6 кор. адм. Кохрена; 8 кор. они имели в О.-Индии.

Чтобы заставить англичан разбросать свои силы, французские войска заняли в мае 1803 г. Ганновер [1]), генерал С.-Сир двинулся в Ю. Италию и занял п-ов Отранто. Этим движением французы заняли удобную позицию для нападения на Ионические о-ва и для переправы в Египет, куда, таким образом, отвлекалось внимание англичан, находящихся в Средиземном море. С занятием Ганновера французы овладели устьями рек Эльбы и Везера и преградили английским судам вход в Гамбург. Это вызвало с их стороны блокаду побережья и отвлекло особую эскадру для наблюдения за голландским флотом.

Выполняя свой план, Наполеон сначала решил приказать Тулонской эскадре прорвать блокаду и, вызвав за собой погоню, отвлечь ее на ложный след; потом эта эскадра, ускользнув от англичан, должна была соединиться с Рошфорской эскадрой и пробиться через Канал, или кругом Шотландии, к Булони, где предполагалось к тому времени приготовить все к высадке. Чтобы не позволить адм. Корнвалису помешать этому движению, в Бресте было приговлено к посадке на корабли 20.000 войск, якобы для экспедиции в Ирландию, о чем англичанам, конечно, было известно и что должно было бы привязать их внимание к этому пункту. Чтобы отвлечь внимание Нельсона от Тулона, в Отранто делались демонстративные приготовления для оборудования там порта, что должно было явно указывать на намерение двигаться к Египту или вообще в восточную часть Средиземного моря.

Потом Наполеон изменил свой план. (Отчасти это было вызвано тем, что умер известный французский адмирал Латуш Тревиль, начальник французской Тулонской эскадры, и его сменил Вильнев, которому Наполеон не так доверял).

---

[1]) Примечание: Ганновер находился в личной унии с Великобританией и управлялся наместниками. Во время 7-летней войны и Наполеоновских войн Ганновер был постоянным театром военных действий. С 1793 г. Ганновер принял деятельное участие в войне с революционной Францией.

Теперь главная задача выпадала уже не на Тулонскую эскадру, а на эскадру адмирала Гантома, заблокированную в Бресте. Он должен был с 20 лин. кор. и 20.000 войск выйти далеко в Атлантический океан, и, когда англичане потеряют его след, вернуться в Ирландию, быстро высадить там войска, и итти кругом Шотландии в Ламанш, для прикрытия большой высадки (130.000—в Англию и дополнительно 25.000 в Ирландию, во главе с Наполеоном. Покорение Англии должно было начаться с Ирландии) Тулонская эскадра и эскадра с Миссиеси должны были произвести диверсию в В.-Индии, завладеть там некоторыми о-вами, после чего вернуться в Европу, деблокировать Рошфор и составить резерв для действий в Ламанше. Эти эскадры, по расчету Наполеона, должны были увлечь за собой до 30 английских кораблей и тем обеспечить выход Гантома.

11 янв. адмиралу Миссиеси удалось прорваться из Рошфора и 20 февраля он пришел на Мартинику. 24 февраля за ним погнался отряд под начальством адмирала Кохрана, выделенный из эскадры, блокировавшей Ферроль, и усиленный от отряда Корнвалиса. Перед Тулоном находились разведывательные суда Нельсона.

Вильнев, воспользовавшись свежей погодой, 18 января вышел из Тулона и взял курс на Сардинию. Английские фрегаты, следовавшие за ним до темноты, донесли Нельсону о прорыве неприятеля и его движении на восток. Нельсон сейчас же занял положение на пути в Египет, а затем погнался туда. Вильневу удалось обмануть англичан. Но повреждения некоторых кораблей во время шторма побудили его вернуться.

Возвращение Вильнева имело своим последствием, что Бонапарт был принужден отложить почти на два месяца операции, вновь изменить свой план. Он упростил его. Высадка в Ирландию была оставлена. Весь флот должен был прорвать блокаду и соединиться в В.-Индии, откуда громадная французская эскадра должна была пойти к Каналу для обеспечения высадки.

Вильнев должен был вновь прорваться из Тулона, и, взяв по пути в Картагене и Кадиксе испанские суда, итти на Мартинику, где соединиться с Миссиеси и 30—40 дней ждать Гантома.

30 марта Вильнев вторично прорвался, в то время, как Нельсон был на юге Сардинии. Счастье опять благоприятствовало ему, так как разведывательные фрегаты Нельсона потеряли его в первую же ночь. Вильнев благополучно дошел до Картагены, но испанские корабли, мотивируя отсутствием соответствующих распоряжений, отказались к нему присоединиться. Он пошел дальше и со свежим попутным ветром прошел Гибралтар, зашел в Кадикс, где к нему присоедини-

лись 1 французский и 6 испанских кораблей. 14 мая он уже был на Мартинике. Но адмирал Миссиеси его не дождался; пробыв там назначенный срок, он ушел в Европу, придя 26 мая в Рошфор.

Между тем, Нельсон только 16 апреля узнал о выходе Вильнева в океан (до сих пор он предполагал, что Вильнев пойдет в восточную часть Средиземного моря), ветры ему не благоприятствовали, и только 6-го мая он прошел Гибралтар. Узнав об уходе союзной эскадры из Кадикса, Нельсон решил, что Вильнев пошел в Ламанш, и у мыса С. Винцентаон узнал, что французы направились в Вест-Индию. Тотчас он пошел туда, и 4-го июня пришел на Барбадос (см. схему 1).

Гантом не мог прорвать блокады Бреста. Из Рошфора был послан к Вильневу на Мартинику корабль с приказанием ждать 35 дней Гантома, после чего итти в Ферроль, соединиться там с 15 кораблями, затем итти к Бресту, деблокировать Брестскую эскадру, и соединенным флотом следовать в Ламанш. Этот корабль присоединился к Вильневу в тот день, когда Нельсон прибыл на Барбадос. Тем временем Вильнев, не зная о присутствии в этих водах Нельсона, начал экспедицию против островов и в частности против Барбадоса.

Нельсон, получив ложные слухи о том, что французы находятся южнее, ушел по этому направлению в погоню за ними.

8-го июня Вильнев узнал, что Нельсон в Вест-Индии, и решил, не дожидаясь назначенного срока, возвратиться в Европу. Через 3 дня после его ухода Нельсон был извещен об этом, и тотчас погнался за ним; в предположении, что Вильнев идет в Средиземное море, он взял курс на Гибралтар, тогда как тот шел к Ферролю.

Нельсон, не зная о намерениях противника, упорно гнался за ним, второй раз пересекая океан. Истинный план Наполеона был скрыт от него, его демонстрации достигли своей цели, и Нельсон был все время под влиянием предвзятой идеи об операциях французов в восточной части Средиземного моря.

Перед выходом в погоню Нельсон послал бриг в Плимут с донесением адмиралтейству о возвращении Вильнева в Европу. Бригу посчастливилось увидеть союзный флот в море. Форсируя парусами, он пришел в Плимут с этим важным известием, которое ориентировало адмиралтейство об общем плане Наполеона.

Из Лондона было приказано отряду, блокирующему Рошфор, присоединиться к адмиралу Кальдеру, который в это время находился с 10 кораблями у Ферроля; последнему держаться в 100 милях от м. Финистерре и ждать Вильнева.

22 июля Кальдер наткнулся в тумане на Вильнева. Произошел нерешительный бой, и, хотя англичане взяли в плен 2 испанских корабля, но они не преследовали французов. Вильнев же, не добиваясь решительного боя, пошел

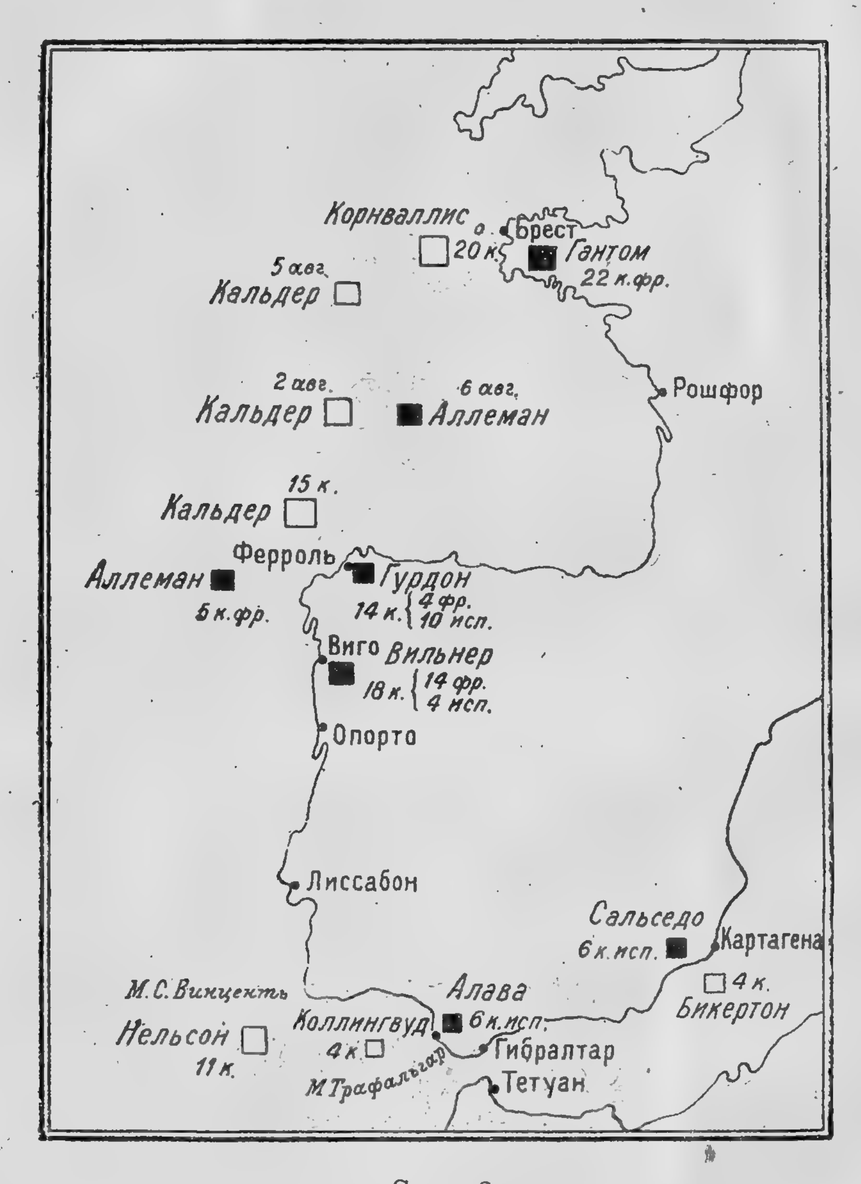


Схема 2.

в Виго, а оттуда в Ферроль, где соединился с Феррольской эскадрой (см. схема 2).

Нерешительность этого боя должна быть поставлена в вину обоим адмиралам: Вильнев был обязан дать бой, хотя бы с самопожертвованием, чтобы, ослабив эскадру Кальдера, дать возможность Рошфорскому и Феррольскому отрядам выйти в море и деблокировать Гантома в Бресте. Кальдер же, разбив Вильнева, мог значительно облегчить

положение англичан, не допустив его до соединения с другими французскими отрядами.

Теперь у Вильнева было 29 кораблей (несколько он оставил для ремонта в Виго). Кальдеру пришлось снять блокаду и присоединиться к Корнвалису, блокировавшему Брест, к которому уже подошел Нельсон, сделавший круг

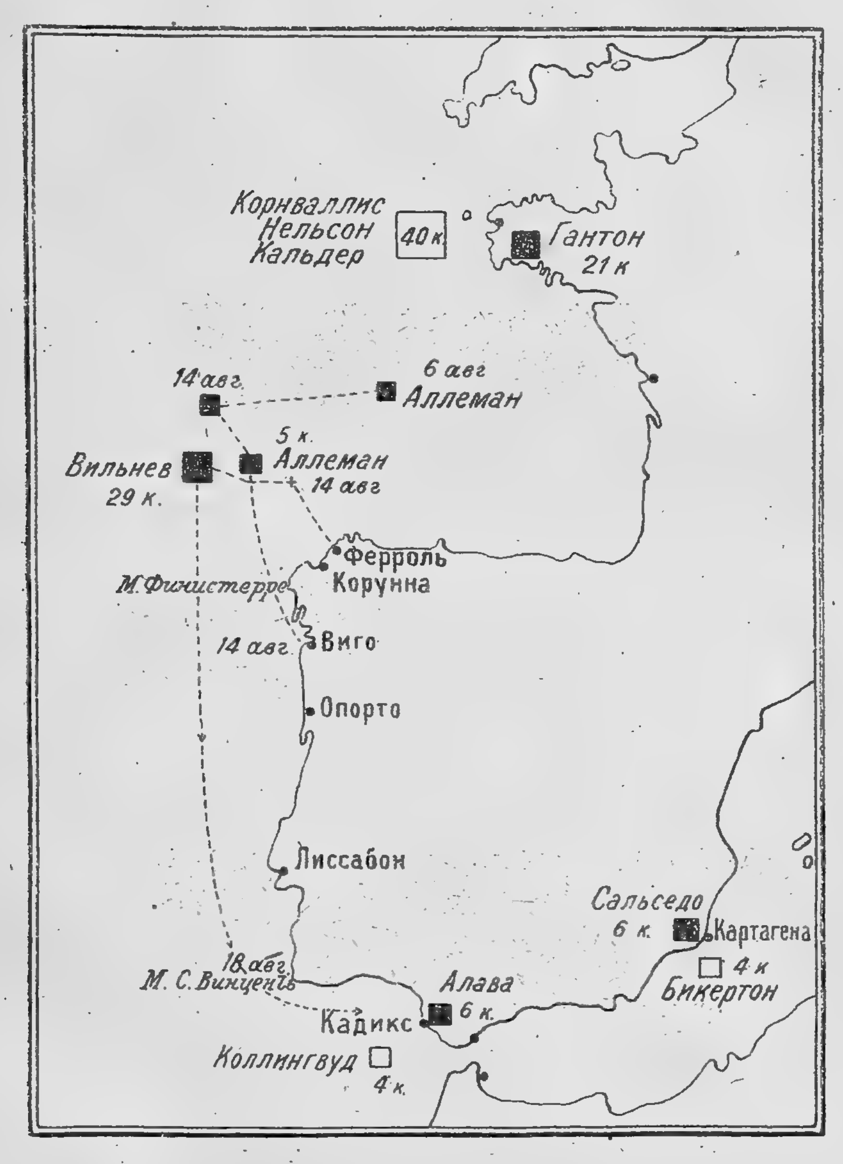


Схема 3.

до Гибралтара и не нашедший Вильнева. Таким образом, у Корнвалиса соединилось 35 линейных кораблей, против 55 союзных, расположенных в трех группах (Брест — 21, Рошфор—5, Ферроль—29).

Наполеон дал Вильневу инструкцию—с попутным ветром итти к Бресту, присоединив к себе Рошфорский отряд, только в случае, если ветер будет для того благоприятен.

Вильневу предоставлялось право пройти мимо Бреста прямо в Булонь, если удастся рассчитывать, что Корнвалис за ним последует через несколько дней. Наконец, ему предоставлялось, в крайнем случае, обойти кругом Ирландии и Шотландии.

13 августа Вильнев вышел с намерением итти в Брест, выслав фрегат на поиски Рошфорского отряда с приказанием ему итти туда же. На следующий день после выхода, при противном ветре, эскадра встретила 3 неприятельских фрегата, о которых пришедшее торговое судно сообщило, что это передовые суда английской эскадры из 25 линейных кораблей. Известие—в действительности оказавшееся ложным.

Однако, Вильнев на этом основании решил, что дальнейшее движение флота нецелесообразно. В план Наполеона и ранее не верил, а теперь убедился окончательно, что он недостижим. Приказав флоту повернуть, Вильнев пошел в Кадикс, куда и прибыл 20 августа. Этот поворот определил собой полный крах наполеоновского плана.

Вильнев не должен был ворочать. Если бы он думал о главной цели всей операции, ему следовало учесть, что бой с англичанами, если бы известие о них было правдивым, должен был освободить Гантома для операции у Булони. Приняв преследование, он тем отвлек бы англичан от Бреста. Между тем, как раз в этот момент Корнвалис сделал крупную ошибку: он послал на соединение Кальдеру 18 кораблей, а сам остался у Бреста с 16 кораблями. Французы могли бы их разбить и решить задачу, которую ставил флоту Наполеон.

Узнав о повороте Вильнева к Кадиксу, Наполеон отказался от вторжения в Англию.

Союзный флот был вновь заблокирован в Кадиксе английской эскадрой под командой Нельсона (см. сх. 3).

ГЛАВА III.

Описание сражения.

Планы и распоряжения для боя.

Особенности обстановки морского сражения предъявляют специальные требования к командованию. Командующий принимает участие в бою в линии флота; его корабль столь же в огне, как и другие; средства связи (сигналы флагами, семафор) в условиях боя — ненадежны; связь может быть нарушена каждый момент. Командующий флотом затруднен оценить обстановку в стороне от того участка, на котором

сражается сам. Быстрота развития событий боя, подвижность сражающихся, не позволяют (как общее правило) основывать управление на донесениях начальников — главным образом.

Поэтому, совершенно особое значение приобретают предварительные планы и директивы, которые командующий имеет возможность дать еще до боя с тем, чтобы потом, не полагаясь на средства связи, предоставить широкую инициативу флагманам и командирам.

Начальники должны иметь определенные задачи, зная, что хочет командующий. Будучи в бою предоставлены самим себе, они должны поступать так, как на их месте поступил бы последний.

Это обязывает, вступая в бой, иметь определенный план такового. Отсюда же вытекает необходимость соответственной подготовки начальников, которые были бы способны, будучи ориентированы общим указанием их задачи, в дальнейшем самостоятельно распорядиться командуемыми ими частями.

Если плана боя нет, то его заменят идеи, с которыми флот пришел на поле сражения, т.-е. то представление о бое и боевых задачах, каковое сложилось у каждого начальника. Если командующий не дал или не мог дать им задач перед боем, то он принужден связать инициативу начальников и избрать такие боевые порядки, где надежная связь ставится в край угла; порядки обычно негибки и не позволяющие использовать всех сил флота (Ютландское сражение). Если же начальники и флот в целом мало подготовлены к бою, то командование им во всех случаях затруднительно, как бы талантливо не был составлен план для боя.

Инструкция Нельсона для боя. Нельсон, задолго до выхода в море эскадры Вильнева, составил план боя и сообщил его своим капитанам. Он предлагал разделить свой флот (расчитывая, что таковой будет состоять из 40 кораблей) на две части, по 16 кораблей каждая, и третью—из 8 скорейших по ходу линейных кораблей, которая могла бы, присоединившись к одной из двух главных, составить колонну в 24 корабля. Чтобы не производить перестроений в виду неприятеля („при случающихся здесь частых туманах и переменных ветрах, может оказаться, что это потребует такого количества времени, что мы упустим случай вступить с неприятелем в решительный бой“... из инструкции Нельсона), это разделение он считал необходимым произвести и в походном порядке флота, до боя.

Идея плана атаки противника заключалась в следующем: младший флагман адмирал Коллингвуд, во главе сильной колонны, должен был напасть на арьергард союзников, сам же

Нельсон с другой колонной—атаковать центр и в особенности корабль главнокомандующего неприятельским флотом, чтобы не дать ему возможности не только поддержать свой арьергард, но приказать это сделать авангарду. Таким образом Нельсон главную атаку поручал Коллингвуду, сам же на себя брал труднейшую задачу по обеспечению этой атаки, сдерживая превосходные силы центра и авангарда противника. („Я сам сделаю нападение на остальные неприятельские корабли и буду стараться, чтобы действия второго по мне флагмана встречали как можно менее препятствий"—из инструкции Нельсона).

Следующие указания Нельсона развивают этот план: „второй по мне адмирал, получив мои инструкции и узнавши мое намерение, будет полный распорядитель своей линии для производства первого натиска на неприятеля и для ведения боя, пока союзные суда будут истреблены или взяты"... „Надо атаковать центр или арьергард таким образом, чтобы число английских судов всегда превосходило на одну четверть число отрезанных неприятельских. Конечно, надо предоставить что-нибудь на долю случая, ничего нет верного в морском сражении; кроме многого другого, ядра могут срывать мачты и реи со своих судов и чужих, но я надеюсь, что мы одержим победу раньше, нежели неприятельский авангард сумеет оказать помощь арьергарду... Второй по мне флагман управляет своей линией, стараясь при всех случаях держать свои корабли в столь сомкнутом положении, какое только дозволят обстоятельства. Капитаны обязываются следить за колоннами, к которым они принадлежат, и считать их пунктами соединения, но если сигналы будут невидны или непонятны, никто из командиров не испортит дела, подведя свой корабль вплотную к неприятельскому". В заключение Нельсон пишет: „я убежден, что по этому поводу мне не остается сказать более ни слова, будучи вполне уверен, что адмиралы и командиры флота, которым я имею честь командовать, точно зная, что моя цель—бой на близкой дистанции и решительный, сумеют дополнить указания, если таковых не будет из-за отсутствия сигналов, так как, если последних будут ждать, они или могут быть дурно поняты, или их будут ждать как раз в то время, когда, вследствие различных причин, командующему флотом нельзя будет их сделать" [1]).

---

[1]) Приводя заключительные слова первой части инструкции о том, «что никто из командиров не испортит дела, подведя свой корабль вплотную к неприятельскому», известный морской писатель Жюрьен де ла Гравьер прибавляет: «При этих благородных словах, при этом простом и, вместе с тем, глубокомысленном изложении самых правил морской тактики, восклицания энтузиазма и восторга огласили адмиральскую каюту кор. «Виктории»

Отчетливость идеи боя, полная ориентировка командиров и флагманов, их вера в своего вождя, испытанная продолжительными крейсерствами и рядом боев эскадра, наконец, общее стремление к решительному бою—вот каковы основные предпосылки, с которыми Нельсон готовился к сражению с Вильневым. Обстановка, обнаруженная непосредственно перед боем, должна была внести частичные изменения и дополнения к плану. Но сущность его оставалась руководящею; ею было проникнуто командование английской эскадрой.

Планы Вильнева для боя. Побуждаемый императором, настаивающем на выходе судов, Вильнев принял, наконец, решение выйти и прорваться в Средиземное море.

Примечание. Интересно письмо французского морского министра к Вильневу, полученное им в Кадиксе: «Главное намерение императора—писал министр—состоит в том, чтобы отыскать в рядах, в каких бы то ни было званиях, офицеров, наиболее способных к высшему начальствованию. Но чего он ищет прежде всего, так это благородной любви к славе, соревнования к почестям, решительного характера и безграничного мужества. Его величество хочет уничтожить эту боязливую осторожность, эту оборонительную систему, которые мертвят нашу смелость и удваивают предприимчивость неприятеля.

Эту смелость император желает видеть во всех своих адмиралах, капитанах, офицерах и матросах, и каковы бы ни были ее последствия он обещает свое внимание и милость всем тем, кто доведет ее до высшей степени. Не колеблясь нападать на слабейшие и даже равные силы и сражаться с ними до уничтожения—вот чего желает его величество. Для него ничто-потеря кораблей, если только эти корабли потеряны со славой. Его величество не хочет, чтобы его эскадры держались в блокаде слабейшим неприятелем, и приказывает вам, в случае, если он явится таким образом перед Кадиксом, немедля атаковать его. Император предписывает вам сделать с вашей стороны все, чтобы внушить победные чувства всем вашим подчиненным—делами, речами, словом всем, что может возвысить душу. В этом отношении не должно пренебрегать ничем: смелые подвиги, всех родов ободрение, рискованные предприятия, приказы, возбуждающие энтузиазм(Его величество желает, чтобы эти приказы были как можно чаще отдаваемы и чтобы вы мне регулярно их пересылали).

Все средства должны быть употреблены, чтобы оживить и возбудить мужество наших моряков. Его величество желает открыть им доступ ко всем почестям и отличиям, которые будут непременною наградою за каждый блистательный подвиг. Ему приятно надеяться, что вы первый заслужите его награду, и я считаю для себя приятным долгом сказать вам со всей искренностью, что, несмотря на упреки, которые мне велено вам сделать, его величесто ожидает

(флагм. судно Нельсона), куда были собраны для совета все адмиралы и капитаны эскадры. Сам Нельсон писал потом, что «некоторые офицеры были тронуты до слез. Все единогласно одобрили план атаки. Его нашли новым, непредвиденным, удобопонятным и удобоисполнимым и все, с первого адмирала до последнего капитана, говорили: «Неприятель погиб, если только мы его настигнем».

только первого блистательного дела, которое доказало бы ему ваше мужество, чтобы изъявить вам особенное свое благоволение и наградить вас самыми высшими отличиями».

11 октября Вильнев узнал о том, что адмирал Розили находится в Мадриде на пути в Кадикс, и его назначение—сменить Вильнева. «Он встревожился за свою честь—пишет Мехен—если ему не будет дозволено оставаться на эскадре, то как смыть незаслуженное обвинение в трусости, которым некоторые, как ему известно, позорили его имя? Он сейчас же написал Декре, что будет вполне доволен, если ему позволят оставаться на эскадре в должности подчиненного, и заключил словами: «Я выйду отсюда завтра, если обстоятельства будут благоприятны».

Вильнев предвидел общие черты плана Нельсона, от которого, как он знал, надо ожидать смелых и отважных действий. Но воля Нельсона уже до боя доминировала над его собственной. В изданной им инструкции он был не столько озабочен тем, чтобы атаковать противника, сколько тем, чтобы помешать последнему разбить его флот по частям. Вильнев пишет: „Все усилия наших кораблей должны быть направлены к тому, чтобы стремиться подать помощь более терпящим кораблям и быть как можно ближе к кораблю адмирала, который подаст в этом пример. Капитаны должны советоваться гораздо более с собственным мужеством и любовью к славе, чем с сигналами адмирала, которые тот, окруженный неприятелем и в дыму, может быть не в состоянии уже сделать. Каждый капитан, который не будет в огне, будет не на своем месте, и сигнал, сделанный с тем, чтобы его к этому понудить, будет для него бесчестным пятном“.

Вильнев выделил эскадру в 12 кораблей под командой испанского адмирала Гравина, которая должна была держаться на ветре и подать помощь атакованной части. В остальном—его распоряжения не представляют особого интереса

Бой. 19-го октября эскадра Вильнева начала выходить из гавани Кадикса, а 20-го союзный флот, в составе 33 линейных кораблей и 5 фрегатов был в море, держа курс на северо-запад, чтобы отойти от берега, а затем лечь на направление к Гибралтару для дальнейшего прорыва в Средиземное море.

Флот Нельсона состоял также из 33 кораблей, но, ввиду истощения запасов воды на эскадре, корабли по очереди посылались за ее пополнением. В этот день отсутствовало 6 кораблей, и к моменту встречи неприятеля Нельсон располагал всего 27 линейными кораблями. Английский флот держался у мыса Спартель, на вероятном пути противника.

Узнав от разведочных фрегатов о выходе Вильнева, Нельсон направился на север, навстречу неприятелю.

На рассвете 21-го октября флоты пришли на вид друг друга. Ветер был слабый от WNW. Союзники шли в пяти колоннах, из коих две, общей численностью 12 кораблей

под начальством испанского адмирала Гравина, прочие под непосредственным командованием Вильнева.

Вскоре после рассвета Вильнев перестроил флот в строй баталии, при чем Гравина оказался в авангарде (в общем строю, а не на ветре, вследствие чего пропадала идея, которую Вильнев предусмотрел в своем плане, когда этому отряду он давал назначение резерва, долженствующего подойти на помощь атакованной части). Видя, что нельзя избежать сражения, и желая быть ближе к Кадиксу, Вильнев повернул через фордевинд всем флотом и пошел на север в обратном порядке (теперь Гравина оказался в арьергарде).

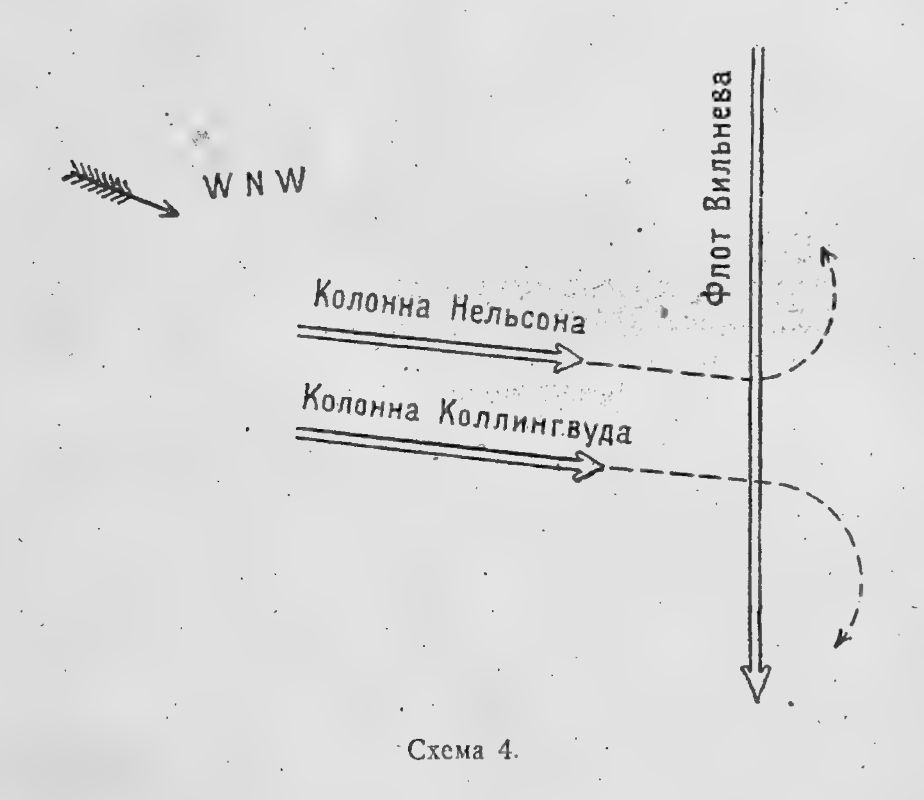


Схема 4.

Нельсон, в эскадре которого было не 40 кораблей, как он предполагал, составляя план боя, разделил свой флот на две части; из них одной, в составе 16 кораблей, под командой Коллингвуда, он поручает прорезать неприятельский строй у 14-го корабля, считая с хвоста неприятельской колонны и атаковать часть. Сам же, с другой колонной в 11 кораблей, решает спуститься и прорезать строй несколько впереди центра колонны противника у флагманского корабля его главнокомандующего. Хотя обстановка несколько переменилась, но сущность заранее выработанного плана вполне отвечала ей. Флагманы и командиры Нельсона знали, что им надо делать в бою, для них не требовалось дополнительных указаний.

Англичанам пришлось спускаться на противника в кильватерных колоннах, подвергаясь губительному фланговому огню. Этот маневр являлся в высшей степени рискованным, так как корабли могли быть растрелянными раньше, нежели они подойдут к неприятельской линии. Ветер был слаб, суда двигались не более чем 2 узла в час, хотя и форсировали всеми парусами. Медленность движения увеличивала опасность маневра (см. схему 4).

Атака Нельсона вызвала большую критику впоследствии. Слишком очевидна была опасность от продольного огня. Но особенное недоумение такой маневр должен вызвать в умах тех, кто сущность тактики ищет в формах боевых порядков, в строях и относительных геометрических положениях. Несомненно, положение Нельсона невыгодно с этой точки зрения. Но оно должно оправдать себя потом, когда удастся прорезать строй и дезорганизовать противника, атаковав превосходными силами его арьергард, когда командующий неприятельским флотом окажется сжатым с двух сторон в самом центре боя. Надо лишь у с п е т ь прорезать строй раньше, чем противник отразит атаку. Оценивая то или другое положение в бою, нельзя брать его абстрактно, безотносительно ко всей обстановке боя в целом. Учтите состояние Нельсона, в течение продолжительного времени искавшего встречи с Вильневым, гонявшегося за ним дважды через океан, пересекшего из конца в конец Средиземное море, долгими месяцами блокировавшего и несколько раз упускавшего его. Он не мог упустить случая дать решительный бой, к которому так стремился, он должен был торопиться, чтобы Вильнев вновь не ускользнул. Слабый ветер мешал предпринять перестроения, дающие возможность начать атаку менее рискованно. Все это, в целом, оправдало решение Нельсона атаковать так, а не иначе (см. схему 5).

Нельсон шел во главе своей колонны на лин. корабле «Виктори». Другую колонну возглавлял Коллингвуд, на «Ройаль Соверен», находясь несколько впереди Нельсона. Его корабль, недавно обшитый медью, значительно обогнал и собственную колонну. Коллингвуд шел один на противника, следующий его мателот был в 3/4 милях от него.

Союзники шли в кильватерном строе, при чем корабли не вполне выравнялись, линия колонны была несколько изогнута.

Вильнев имел флаг на «Буцентавре», двенадцатом корабле, считая от авангарда. Непосредственно за ним шел громадный четырехдечный корабль «Сантиссима Тринидат». Нельсон правил на корабль Вильнева, Коллингвуд—на корабль младшего флагмана испанского адмирала Алава («Санта Анна»).

Первыми открыли огонь союзники по кораблю Коллингвуда, который шел молча 10 минут под огнем противника, пока не подошел под корму «Санта Анны». Тогда он сделал залп из заряженных двойными ядрами орудий, положивший сразу 400 чел. команды неприятеля, и, быстро приведя к ветру, расположился так близко к нему, что почти касался дульных срезов его орудий.

В течение 15 минут Коллингвуд один вел бой с 4 не-

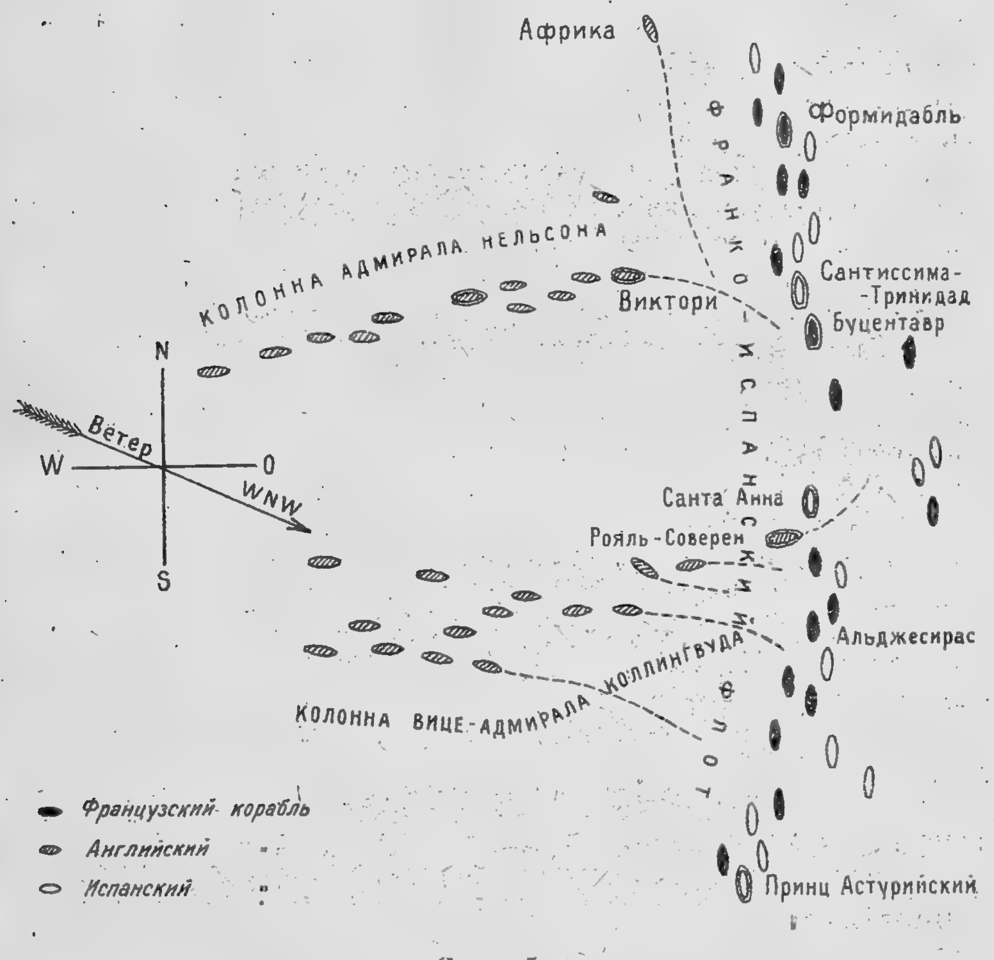


Схема 5.

приятельскими кораблями, пока не подошел к нему его задний мателот, а затем и другие корабли колонны, прорвавшие линию неприятеля сзади, в разных местах. Строй атакованного арьергарда смешался, началась ожесточенная битва. Английские корабли по несколько сосредоточивали огонь против отдельных неприятельских судов и били их по очереди превосходными силами.

Почти через полчаса после прорезания Коллингвудом линии союзников подошел Нельсон к кораблю Вильнева и дал по нему столь же разрушительный залп. Но другой

французский корабль «Редутабль» загородил дорогу Нельсону, так что он не мог сцепиться на абордаж с «Буцентавром». «Виктори» не удалось прорвать неприятельскую линию, он навалил на фр. корабль «Редутабль» и вступил с ним в жестокий бой. Нельсон был смертельно ранен, когда бой только развивался.

Через два часа из 16 кораблей, составлявших союзный арьергард—12 были взяты в плен или уничтожены.

Линия союзников была разрезана. Корабли их авангарда не спешили оказать помощь атакованным, хотя оправданием тому служил слабый ветер. В два часа Вильнев сделал сигнал «авангарду вступить в бой». Только в 3 часа корабли авангарда закончили поворот, пять из них с адмиралом Дюмануаром направились на ветер сражавшихся, три—под ветер, а два совершенно оставили поле сражения. Мехен замечает, что если бы Дюмануар часом раньше сделал поворот, то он мог бы помочь атакованному центру, но теперь было поздно...

Мы не будем описывать отдельных схваток и интересных эпизодов боя. С момента, когда Коллингвуд прорезал линию, а затем, когда был атакован Вильнев—сражение надо было считать решенным в пользу англичан. Дальше наступает агония союзной эскадры, отдельные суда которых дрались с исключительной храбростью, но это были уже разрозненные усилия. Нельсон был убит, но английская эскадра продолжала осуществлять его план.

Испанский адмирал Гравина, потерпев тяжкие потери, отступил к Кадиксу, приказав сигналом уцелевшим кораблям присоединиться к нему. Одиннадцать кораблей спаслись от гибели, уйдя в Кадикс, 18 кораблей—были взяты в плен или уничтожены, 4 корабля под командой Дюмануара ушли в море, но позже были взяты в плен другой английской эскадрой.

Между тем, положение победителей было не легкое. Начинался свежий ветер, грозящий перейти в шторм; поврежденные корабли с трудом боролись с волнением. Адмирал Гравина через несколько дней пытался отбить некоторые призы у англичан, державшихся под берегом, он успел спасти 2 из них, но три корабля спасавшего отряда погибли, будучи выброшены штормом на берег.

Вильнев был взят в плен. Это был конец Трафальгарской битвы.

Значение победы англичан при Трафальгаре было громадным. Это сражение окончательно подорвало французское морское могущество, и с тех пор, до настоящего времени, Франция не является более конкурентом Англии на океане. Трафальгар закончил цикл войн за первенство на морях, который Англия вела в течение ряда столетий (Англо-Испан-

ские, Англо-Голландские и, наконец, Англо-Французские войны).

Англия была спасена от непосредственной угрозы Наполеона, у которого не осталось средств для поражения ее метрополии, для отнятия ее богатых колоний. Английский торговый капитал получил прочное, господствующее положение на морских путях сообщений и на заморских рынках, предопределившее его дальнейшее развитие в последующий период истории.

Война между Францией и Англией была перенесена на континент. Противники оставались разделенными морем. «Каждая из двух держав, неуязвимая в своей стихии, стояла подобно неприступной крепости, которая может быть принуждена к сдаче лишь истощением ее рессурсов. В этой борьбе выносливости—Наполеон пал» (Мехен).

Несмотря на то, что нас отделяет от Трафальгара более ста лет, которые, благодаря громадному прогрессу техники за этот период, совершенно изменили облик военных флотов, опыт Трафальгарского боя сохранил свое значение и для современности.

В Трафальгаре Нельсон дал образец военно-морского искусства, до сих пор никем непревзойденный.

Ниже мы увидим, что увлечение техникой, столь характерное для последующей эпохи парового флота, затмило подлинные начала военно-морского искусства, хотя, казалось бы, новые мощные средства борьбы давали в руки сражавшихся несравненно более широкие возможности. То, что во времена парусного флота при его несовершенных средствах, полной зависимости от ветра и стихии, достигалось путем больших и подчас упорных усилий, для паровых судов стало легко доступным благодаря несравненной подвижности и независимости их движения.

Уроки Трафальгарской кампании затрагивают все стороны военно-морского искусства, давая богатейший материал для стратегии, организации и изучения вопросов, связанных с созданием и подготовкой флота. Здесь можно проследить влияние многих данных, предопределяющих исход войны вообще. В процессе воссоздания Наполеоном французского флота, мы можем почерпнуть полезные указания, для избежания допущенных им ошибок, приведших к трагическому несоответствию гениального плана и рессурсов флота, главным образом моральных, получивших свое выражение в неудачном руководстве Вильнева.

Но наиболее поучительны уроки Трафальгара для тактики. Чтобы подойти к оценке последующих сражений, которые подлежат нашему рассмотрению, и в особенности, чтобы должным образом отнестись к последнему из них—

Ютландскому бою, полезно их сопоставить с тактикой Нельсона в Трафальгарском сражении.

Нельсон, разрабатывая свой план, установил с полной отчетливостью основную идею морского боя, идею атаки и ее обеспечения. Весь его план укладывается в этой схеме.

Стремление Нельсона заключалось в том, чтобы атаковать часть противника, противопоставив ей превосходные силы атакующего отряда. Он озабочен быть сильнее своего противника на участке главной атаки и здесь иметь верный успех. Но труднейшей задачей он считает не эту, не фактическое выполнение атаки, которую поручает младшему флагману, адмиралу Коллингвуду, а задачу отряда, который должен создать обстановку, благоприятную для атаки на главном участке; Коллингвуду он поручает атаку 14 союзных кораблей, дав ему для этого 16 английских, а сам с 11-ю берет на себя— сдержать и не допустить 19 неприятельских.

Он предоставляет полную инициативу Коллингвуду, уверяя, что «буду стараться, чтобы действия второго флагмана встречали как можно менее препятствий».

Эта идея плана Нельсона не может потерять своей ценности с течением времени и изменением средств боя. В ней— основа тактики. Если бы она должным образом была усвоена англичанами или немцами спустя сто десять лет, то мы видели бы иные результаты Ютландского сражения.

Идея Нельсона ясна; он озаботился, чтобы она проникла в сознание флагманов и капитанов эскадры. Неудивительно, что Трафальгарское сражение прошло без единого сигнала командующего (кроме общего, не содержащего в себе никаких тактических указаний: «Англия ожидает, что каждый исполнит свой долг»). Нельсон был убит, а флот продолжал делать свое дело. Нельсон подготовил эскадру, дал общее направление сначала планом, затем последними распоряжениями перед боем; дальше—она была руководима уже не сигналами и распоряжениями, а инициативой отдельных начальников.

Нельсон решает разделить свой флот. Ему нечего опасаться того, что связь между разделенными частями будет потеряна в бою. Ибо начальники, объединенные общей идеей, поймут друг друга, знают, что им надо делать, А если они не будут знать, то „не сделают большой ошибки, поставив свой корабль борт о борт с неприятельским“.

Мы уже имели случай указать, что вопрос об управлении флотом в бою, при ненадежности средств связи, является одним из тех, которые трудно разрешимы и в современных условиях. Пример Нельсона, базировавшего это управление не на сигналах, а на плане и предварительных для боя рас-

поряжениях—является образцом, не утратившим своего значения и до сих пор.

Маневры Нельсона, направленные к прорезанию строя, должны быть сопоставлены с его стремлением атаковать корабли командующих адмиралов противника. Это не есть рецепт, заимствованный от тактики прошлого, здесь идея: дезорганизовать противника, нарушить его органическую цельность; сбить строй, лишить противника руководства,—путь к тому. Коль скоро это достигнуто, то шансы победы решительно склоняются в сторону атакующего. В современных условиях могут быть найдены другие способы дезорганизовать противника накануне ответственных моментов атаки; может быть, для этого вовсе не понадобится прорезать строя, или сосредоточивать огня по его флагманскому кораблю. Но сама идея, показанная столь блестяще в Трафальгарском сражении, остается и по сейчас весьма ценной.

Нельсон верил в свои силы, верил в победу над союзниками. Такой уверенностью были проникнуты все его действия как до боя, так и в самом бою. Эта вера разделялась всем личным составом эскадры. Союзники не обладали этим мощным импульсом; менее других он был присущ самому Вильневу. Воля Нельсона доминировала над его волей еще до прихода на поле сражения; Вильнев не думал о том, чтобы подчинить противника; его боевые предпололожения ограничивались лиш изысканием способов противодействия. В этом было неравенство, определившее важнейшее преимущество англичан. Уже здесь гнездились первопричины их победы и поражения союзников.

К этому вопросу нам вновь придется вернуться, когда будем исследовать Цусиму, где отсутствие веры в возможность победы явилось причиной того, что русское командование не сумело противопоставить японцам даже того сопротивления, которое допускали их меньшие, но все же достаточные, чтобы нанести некоторый урон противнику, силы.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

Цусима.

ГЛАВА I.

От Трафальгара до Цусимы.

Развитие военно-морской техники в XIX ст.

XIX век ознаменовался чрезвычайным развитием техники, во всех ее видах. Такие грандиозные достижения, как пар, электричество, развитие металлургической промышленности—должны были оказать большое влияние на развитие средств флота.

В это время нарождается рост промышленного капитала, организуется производство на иных началах, с широким применением новых изобретений, которыми так богато прошлое столетие.

Если и раньше качество флота и количество боевых судов находилось в прямом соответствии с производственными силами страны, с ее рессурсами, то теперь устанавливается еще более строгий закон зависимости его от состояния промышленности страны. Постройка флота уже не могла быть выполняема без развития последней. Поэтому, преимущественное положение на морях получили страны, где таковая процветала. Англия прежде всего. Она вступила в новую эру с мощными рессурсами и, развивая их, получила преобладание перед флотами других государств, промышленно отсталых.

Совершенствование типов боевых кораблей в предыдущую эпоху совершалось весьма медленно: с незапамятных времен и до XIV—XV века преобладали гребные суда; парусный корабль совершенствовался 300 лет, столетиями сохраняя в общем свой облик. В течение же XIX века в технике судостроения произошел скачек, несоизмеримый масштабами прошлаго. Вместо деревянного, зависящего от ветра, слабо вооруженного судна появились стальные корабли с паровым двигателем, несущие на себе мощное вооруже-

ние, несравненно более совершенной конструкции и пр. С того времени каждое новое изобретение техники находит свое применение на военном корабле, и последний является как бы выставкой технических достижений данного момента.

Соответственно быстрому росту техники, продолжительность службы кораблей военного флота весьма уменьшилась. Новое улучшение судостроения или вооружения отводило на второй план суда предыдущих типов, которые, устаревая, быстро теряли свою современную боевую ценность. Составы флотов должны были часто меняться. Корабли первой линии не могли сохранять свое место сколько-нибудь продолжительный срок; они должны были постоянно заменяться новыми, более совершенными, соответственно прогрессу техники.

В начале XIX-го столетия (1802 г.) был изобретен паровой судовой двигатель. Но он не сразу завоевал себе должное признание, да не скоро усовершенствовался настолько, чтобы вытеснить парус. Только к 40-м годам он начинает распространяться среди флотов, являясь дополнительным к парусу двигателем. Первая половина XIX ст.—это эпоха парусно-паровых судов, переходный этап к паровому флоту.

Ко времени Крымской войны (1854—55 г.) парус еще не был изжит, деревянные корабли, на которых устанавливались паровые двигатели, входили в строй на ряду с чисто парусными судами. Эта война дала большой толчек в отношении перехода к железным судам, имеющим паровой двигатель главным. После нее военное судостроение принимает определенное направление в сторону создания исключительно железных, а потом стальных судов.

В то же время появляются первые броненосные суда, вводятся иные принципы в конструкции корабля, сообщающие ему большую живучесть, вводятся водонепроницаемые переборки [1]), меняется система набора корабля.

На ряду с этим совершенствуется и оружие. Вводятся нарезные орудия, бомбические снаряды, увеличивается калибр, артиллерия получает новые, несравнимые с прежними свойства в отношении дальности и действительности стрельбы. Соответственно развитию железной брони для защиты и совершенствуется артиллерия. С этого времени они начинают конкурировать между собой: новые достижения в области артиллерии, увеличение пробивной силы и эффекта действия снарядов – вызывают улучшение и утолщение брони, равно как и развитие всей системы бронирования.

---

[1]) Чтобы корабль, получивший пробоину в бою, или от аварии, не тонул и сохранил свою плавучесть, была введена система водонепроницаемых переборок, которыми корабль разделяется на ряд клеток, изолированных помещений. Вода, проникшая в одно отделение, не распространяется далее и корабль остается на плаву.

В ту же пору вырабатывается первый тип морской мины заграждения.

Однако в середине прошлого столетия классы боевых судов еще прочно не установились. Их чрезвычайное разнообразие (винтовой линейный корабль, броненосные батареи, броненосцы, вооруженные колесные пароходы, корабли, вооруженные тараном, наряду с этим парусные и мелкие гребные суда)—характеризует это время, как период искания.

Междоусобная С. Американская война дала новые достижения в области кораблестроения, оружия. Мониторы[1])—тип корабля, рожденного этой войной. Башенная артиллерия также. Мина заграждения получила широкое распространение. Производились даже первые опыты с подводными лодками.

Австро-Итальянская война 1866 г. выдвинула значение тарана, и это оказало существенное влияние на типы последующих классов военных судов. В конце 60-х годов были изобретены самодвижущиеся мины[2]).

Развитие корабля продолжало итти быстром темпом, причем начал выкристаллизовываться, с введением самодвижущейся мины, и тип миноносца. Ряд войн, в которых принимали участие военные флоты, (войны в Америке 1864—70 г., Франко-Прусская война 1870 г., войны Турции 1877—78 г., действия Англии в Египте 1882 г., междоусобная война в Бразилии 1893—94 г.г., война Франции с Китаем 1883—86 г.)—ставил новые задания, вовлекая технику в работу над совершенствованием боевых средств.

Ко времени Японо-Китайской войны (1894—95 г.) выявились основные классы боевых судов—линейные корабли, крейсеры и миноносцы, вместе с чем судостроение и организация флотов были поставлены в определенные рамки.

В Испано-Американскую войну (1898 г.) флот выступает со скорострельной артиллерией, снабженной оптическими прицелами и целым рядом новых устройств в отношении оборудования кораблей. В эту эпоху закладываются суда, которые поступают в строй перед Русско-Японской войной.

В Русско-Японскую войну в составе флотов были следующие главные классы судов: линейный корабль (броненосец), броненосный крейсер, легкий крейсер (1-го и 2-го ранга) эскадренный миноносец (истребитель), миноносец, броненосец береговой обороны (отживающий класс) и канонерские лодки.

Линейный корабль. Лучшими представителями класса линейных кораблей в Русско-Японскую войну явля-

---

[1]) Монитор—паровое бронированное судно с низким бортом, представляющее мелкую цель; вооружено башенной артиллерией.

[2]) Торпеды. *Ред.*

лись у японцев — лин. кор. „Миказа", у русских—лин. кор. „Князь Суворов" (тот и другой были флагманскими кораблями командующих адмиралов в Цусимском бою—Того и Рождественского).

Данные этих кораблей таковы:

	Миказа	Князь Суворов
Год постройки	1900 г.	1903 г.
Водоизмещение	15.240	14.600 тонн
Ход	18	18 узлов
Длина	126,5	121,3 метр.
Ширина	23	23,2 »
Углубление	8,2	8,2 »
Главная артиллерия	4—12″	4—12″
Средняя „	14—6″ каз.	12—6″ баш.
Мелкая „	20—76	20—75, 4—47
Минное вооружение	4 аппарата	2 аппарата
Запас топлива	700/2000	1200/2400 тонн
Броня по ват. л.	9—5″	$7^3/_4$—5″
Броня башен, рубок	10—12″	8—10″
% бронирования по отнош. к борту	67%	48%

Броненосные крейсеры. Назначением броненосных крейсеров было выполнение крейсерской службы (разведка, дозор при флоте) и участие в бою на ряду с линейными кораблями.

Для характеристики приводим данные бр. кр. „Асама" (японец).

Год постройки	1899 г.
Водоизмещение	9500 т.
Ход	20 у.
Артиллерия	4—8″ 12—6″ 12—75 т/т
Минное вооружение	4 аппарата
Запас топлива	600—1300 т.
Броня по ват. лин	7—3 1/2
% бронирования	55%

Легкие крейсеры предназначались, главным образом, для несения разведочной и дозорной службы при флоте. Кроме того, на них возлагались и другие задачи—охрана линейных судов от атак миноносцев, несение посыльной службы, для связи и пр. В зависимости от величины и вооружения, они разделялись на ранги 1-й и 2-й.

Вот их типичные данные:

	Кр. I-го ранга „Олег"	Кр. 2-го ранга „Ниитака"
Год постройки	1903	1901
Водоизмещение	6.900	3.420 т.
Ход	23	20
Артиллерия	12—6", 12—75	6—6", 10—76
Минное вооружение	2 аппарата	—
Запас топлива	900/1200	600

Эскадренные миноносцы, ко времени русско-японской войны, обладали такими данными: „Грозный"—год постройки 1903; водоизмещение—430; скорость хода 26—27; минное вооружение 2 ап. ; артиллерия 2—75 *мм.*

Что касается оборудования этих судов, то таковое было много совершеннее, чем в предшествующую эпоху. Широкое использование электрической энергии дало возможность применить ее к обслуживанию как самого корабля, так и отдельных механизмов (вентиляция, освещение, электрическая подача снарядов, телефон и пр.). Уже имелся, в зачаточном состоянии, беспроволочный телеграф. Скорострельные орудия с автоматической подачей, новые приборы наводки, приборы для управления огнем и пр.—на-ряду с улучшением качеств самих пушек резко выделяли корабли постройки конца 90-х и начала 900-х годов от построенных 10—15 лет перед этим.

Военно-морское искусство в XIX веке.

Казалось бы, столь интенсивный прогресс техники, давший средствам флота чрезвычайную мощь, возможность поражать противника метким огнем на большие расстояния, а кораблям—свободу передвижения, чего так недоставало парусному флоту, должен был окрылить военно-морскую мысль и двинуть ее на путь дальнейших достижений. Однако, самое общее знакомство с эпохой приводит к заключению, что развитие техники совсем не обусловило соответствующего сдвига в области военно-морского искусства. Наоборот, первая война, прошедшая с новыми средствами, определившая собой начало новой эры железного судостроения и парового двигателя—именно Крымская война—дала довольно жалкий образец такового. Ее опыт свидетельствует, что принципы военно-морского искусства скорее регрессировали, чем наоборот. Удивительная вялость и нерешительность действий союзников, смешение вопросов командования, сплошные компромиссы при выполнении боевых операций показательны. Приходится убедиться, что между действиями англичан в Черном и Балтийском морях в этой войне и действиями их отцов в период революционных войн лежит глубокая, непонятная пропасть. Крымская война свидетельствует об отречении от тактических традиций парусного флота, между тем как новой тактики еще создано не было.

Следующая война—междоусобная С.-Ам. Соед. Штатов выдвинула крупное имя адмирала Фарагута; но самый характер боевых операций, протекших преимущественно на реках, не дал основания сделать определенные выводы для тактики флота в море. Грандиозная блокада побережья, предпринятая северянами, вызвала интерес к крейсерским операциям вообще, и идея таковых одно время увлекла морских

стратегов. Но вопрос о тактике морского боя оставался в тени, и мы не видим еще цельных представлений о принципах и способах его ведения.

Крупным толчком в области развития морской техники явилось сражение при Лиссе (1866 г.), в котором австрийская эскадра под начальством адмирала Тегетгофа разбила итальянскую, предводительствуемую адмиралом Персано, (хотя последняя обладала более современными и сильными кораблями). В этом сражении Тегетгоф порывает с линейной тактикой старых времен, выстраивает свой флот в строе трех клиньев, которыми и атакует кильватерную колонну противника, обративши бой в ряд отдельных стычек между судами. Оригигиальность приема, не предвиденного противником, смелое наступление при атаке—дали победу. В этом сражении имел место ряд попыток таранить суда неприятеля, и это удалось флагманскому кораблю Тегетгофа „Фердинанду Максу", который тараном потопил итальянский корабль „Ре-д'Италиа".

Сражение при Лиссе имело большое влияние на тактическую мысль в последующую эпоху. Отзвуки этого сражения мы можем найти и в Русско-Японской войне.

Примечание. Штенцель так характеризует влияние Лисского боя на тактику: „В результате сражения при Лиссе стали появляться с лихорадочной поспешностью одна за другой новые теории тактики для таранных судов; все были уверены, что именно теперь они правильно поняли сущность тактики будущего. Все казались как бы околдованными таранной тактикой, все ею восхищались, хотя с ней было связано то, что она нарушала всякий порядок и строй флота... Придерживаясь этой тактики можно было иметь только хорошо подготовленные суда и хорошо управляющихся командиров"...

После сражения при Лиссе появился ряд сочинений по тактике, но все они имеют односторонний уклон—к таранному бою, который ставился в край угла. Это увлечение привело к следующим последствиям: 1) вспомогательное оружие, таран,—получило значение главного, затмив собой артиллерию, хотя последняя была наиболее универсальным и действительным средством; 2) нарушилось единство тактики флота в крупных соединениях, получили преобладание частные тенденции, касающиеся тактики отдельного корабля, но не флота в целом. Мелочи и детали затмили сущность многих важнейших боевых вопросов; 3) изучение тактики таранного боя, естественно, привело к математическому обоснованию маневрирования корабля, что являлось непременным условием, чтобы развить глазомер при таранной атаке. Это дало толчок к изучению тем же методом и эволюций флота. Последнее было необходимейшей частью работы тактики, и только, когда она была проделана, эволюционные правила на флоте получили свое прочное обосно-

вание. Поскольку это был лишь метод для распознания некоторых свойств судов и частных выводов для морской тактики, это было несомненным прогрессом ее. Но поскольку геометрия и математика вообще стала претендовать на главное место в морской тактике, постольку это влекло за собой преобладание формальных правил над сущностью.

Примечание. Велики заслуги в области создания эволюционных правил для русского флота адмирала Бутакова. Но от него же пошла школа, пережившая Русско-Японскую войну, докатившаяся и до нашего времени, рассматривающая морской бой, как решение математической задачи, руководясь стремлением получить точные и узкие правила боя, закрывая глаза на принципиальную сторону такового.

Идея таранного удара, как главного средства морского боя, не могла долго удержаться с развитием брони, артиллерии, с увеличением скорости и маневренных свойств корабля. Она должна была уступить им место. Но ни артиллерия, ни мина не имели столь разработанной тактики, как она была для тарана.

Русско-Турецкая война 1877—1878 г.г., в которой получило широкое применение минное оружие, в связи с боевыми эпизодами Американской междуусобной войны—выдвинула идею о преимущественном значении мины в морском бою. Отсюда родилась тенденция увлечения этим орудием, отразившаяся в тактике. Мина и таран—получили преобладание в современных воззрениях, артиллерия же оставалась как бы на втором плане.

Однако, это были увлечения, основанные на толкованиях частных эпизодов сражений. Цельного же представления о тактике эскадренного боя, в которой должны найти себе определение принципы использования всех боевых средств флота—не существовало.

Период до 90-х годов прошлого столетия представляется в отношении военно-морской науки темным. Это было время, когда значительная часть моряков, подчас очень авторитетных, отрицала ее значение в деле подготовки флота к войне. Упрек, который нельзя сделать парусному флоту, давшему определенную школу и ряд прекрасных традиций в области морской тактики.

Примечание. Профессор Кладо пишет: „Достаточно указать на такой характерный факт, что в 1855 г., т.-е., когда в области войны на суше уже были давно опубликованы классические трактаты Клаузевица и Жомини, образованный и выдающийся морской писатель, французский адмирал Буэ де Вильомец, прошедший и хорошую практическую школу, — говорит о стратегии так: „На сухом пути тактика и стратегия связаны между собой и необходимы для успеха операций армии, но по отношению к флоту, в то время, как тактика еще допускает известные, хотя и очень трудно принимаемые правила, слово „стратегия" собственно не имеет определенного

смысла, в особенности со времени изобретения компаса".—„Какое жалкое, и прямо невежественное представление о стратегии у выдающегося образованного моряка, да еще принадлежавшего к личному составу французского флота, который всегда шел впереди других по разработке в нем военной науки". Н. Л. Кладо приводит и другой пример: „Такое же жалкое представление о стратегии высказал еще через 20 лет германский адмирал Вернер. В своей книге „Морская война" он говорит: „Со времени введения пара уменьшилось значение правил стратегии; первое место заняли личные качества командующего адмирала: присутствие духа, находчивость и быстрая решимость" (Н. Л. Кладо—„Этюды по стратегии").

Такое темное состояние военно-морской литературы в XIX в. характеризуется известным морским писателем Коломбом, давшим одно из первых крупных сочинений о морской войне: „Морская война, ее основные принципы и опыт". „С удивлением я увидел,—говорит Коломб,—что широко распространено убеждение в том, что никогда не существовало никаких законов для ведения морской войны, или, что если такие законы когда-либо и были, то они всецело изгнаны паром стальными кораблями, броней, заряжающимися с казны орудиями и минами". Это замечание весьма метко указывает на подавляющее влияние техники на военно-морскую мысль XIX века, накануне Русско-Японской войны.

Следующим крупным этапом в истории военно-морского искусства явилось сражение при Ялу (Японо-Китайская война 1894—95 г.), в которой японский флот разбил на голову флот китайцев. В этом сражении со всей наглядностью сказалось значение боевой подготовки флота, его правильной организации и тактики. Китайский флот, незначительно уступая в своем составе японскому, потерпел полное поражение благодаря тому, что эти важные преимущества были на стороне японцев.

Сражение при Ялу выдвинуло значение артиллерии и брони, отведя таран на степень случайного оружия, установив, что использование торпеды в редких случаях находит для себя благоприятную обстановку в эскадренном бою, который решается действиями артиллерии главным образом. В частности, японский флот, уступая китайцам в количестве тяжелой артиллерии, имел значительное преимущество в отношении мелкой и средней скорострельной, что сказалось на недооценке крупных калибров в последующем. Это сражение установило необходимость строгой организации флота, его планомерного использования в бою (китайский командующий не имел никакого плана, предоставил кораблям действовать по собственному усмотрению их командиров, тогда как японский был разделен на отряды, маневрирование которых было координировано планом боя.

Таким образом, лишь на исходе XIX столетия восстанавливается теория, которая руководила военно-морским искус-

ством во времена парусного флота, и хаотическое представление о тактике флота начинает выкристаллизовываться в русло определенных тактических норм и положений.

Следующая война, Испано-Американская, подтвердила значение артиллерии, брони и скорости хода судов. Она поставила ряд вопросов, требующих дальнейшей разработки в смысле уточнения морской тактики.

Однако ко времени Русско-Японской войны в морской тактике еще не сложилось определенной школы. Общую ее оценку мы можем сделать на основании труда адмирала С. О. Макарова „Рассуждения по вопросам морской тактики", изданного в конце 90-х годов, излагающего взгляды современников на характер и способы ведения морского боя.

В упомянутом сочинении содержатся энциклопедические сведения по всем вопросам, имеющим то или другое отношение к морской тактике, начиная с советов по управлению кораблем и кончая рассуждениями о морской педагогике. Несмотря на ценность и практическую полезность этих сведений, мы будем в затруднении, пытаясь найти основную идею тактики морского боя, которая дисциплинировала бы разрозненные отрывки мыслей в нечто цельное, в учение о методах ведения боя. Такого метода, такой цельной идеи в тактике не было. Здесь ряд практических советов и общих соображений, подчас предвосхищающих современные (атаки во фланг, охвата, окружения) смешиваются с заведомо отсталыми и для того времени суждениями. Таран выдвигается в ряду важнейших средств, его обследованию уделяется значительное место, причем даются ценные советы; такие же практические указания мы видим и в области артиллерии, где уживаются 12-ти дм. артиллерия в 40 калибров длиной и „бой на расстоянии пистолетного выстрела", совершенно определенное обоснование преимуществ кильватерного строя, и на ряду с этим — тенденция управления флотом исключительно флагманом; доводы за предоставление инициативы отдельным начальникам в бою, и в то же время опасение раздельного маневрирования частей и пр. Много вопросов поставлено адмиралом Макаровым, но главнейшие из них, касающиеся тактики эскадренного боя в море, решены не были.

Если смотреть на труд адмирала Макарова, как на итог военно-морской тактической мысли к этому времени, то приходится заключить, что в последние годы перед Русско-Японской войной тактика хотя и продвинулась, но в ней все еще живет „пель-мель"—следствие изжитой эпохи середины XIX столетия.

Таким образом, ко времени новой большой войны определенных идей в области морской тактики не сложилось. Но эта война должна была их дать. До сих пор военно-

морская мысль питалась, главным образом, техническими достижениями, господствовала тенденция признания исчерпывающего значения за техникой и все устремление было направлено в сторону технического совершенствования флотов. Боевой опыт сражений XIX века истолковывался, прежде всего, в этом смысле, и собственно военное (тактическое) исследование природы сражения в связи с новыми условиями не было сделано. Масштаб Русско-Японской войны на море, когда столкнулись два первоклассных флота и морские операции имели крупнейшее стратегическое значение в общем ходе ее, выдвинул на очередь переоценку тактики.

Тактика русского и японского флота в начале войны была несостоятельна. Но японцы учитывали опыт первых боевых столкновений, не повторяя ошибок, обрабатывая его и вводя коррективы в подготовку и руководство. Русский же флот этого опыта не накопил. Наша первая (Артурская) эскадра, погибшая в Порт-Артуре, унесла боевой опыт с собой. Вторая—пришла на поле сражения у Цусимы с теми тактическими воззрениями, которые были в начале войны, но встретила совершенно реорганизованный и переобученный флот японцев. Между ними была уже пропасть.

ГЛАВА II.

Подготовка Цусимской операции.

Общий ход событий войны 1904—5 г.г., предшествовавших Цусимской операции.

Русское правительство, ведя агрессивную политику на Дальнем Востоке, неизбежно приводившую его к войне с Японией, не сообразовало, однако, темпа этой политики со степенью подготовки и сосредоточения соответственных вооруженных сил в районе вероятного театра военных действий. В результате—война, начатая по инициативе японцев, разразилась в тот момент, когда Россия не была готова к ней, что дало им сразу же существенные преимущества.

В этой войне флоту должна была принадлежать важнейшая роль, ибо противники разделялись морем, обладание которым обуславливало возможность переброски сухопутных армий и дальнейшего питания их. Как Россия, так и Япония сознавали это, и предшествующий период характеризуется усиленной постройкой военных судов в обоих странах.

К моменту начала войны Россия не успела сосредоточить всех предположенных морских сил в водах Дальнего Востока, и состав ее Тихоокеанской эскадры несколько уступал соединенным силам японского флота; часть судов заканчивалась

постройкой в Балтийском море, часть была отведена туда для капитального ремонта; один отряд был застигнут войной в пути и принужден вернуться обратно в Кронштадт.

Невыгодное стратегическое положение баз русского флота, Владивостока и Потр-Артура, далеко отстоящих от Корейского пролива, являвшегося главной артерией, по которой должна была производиться перевозка войск из Японии в Корею, тогда как базы японского флота находились в непосредственной близости к нему—давало последнему существенные преимущества.

Наконец, неготовность Порт-Артура, отсутствие в нем доков и достаточных ремонтных мастерских, один, притом неудобный, выход из гавани на рейд и слабость крепостной защиты—еще более затрудняли базирование нашего флота.

Все это, вместе взятое, обусловило невозможность русской Тихоокеанской эскадре поставить целью борьбу за обладание морем, даже в той мере, в какой это было необходимо для воспрепятствования высадки японцев на западном берегу Кореи.

Во Владивостоке был оставлен крейсерский отряд (4 крейсера), главные же силы эскадры оставались в Порт-Артуре.

Внезапной атакой (26-го января 1904 г.) русской эскадры, стоявшей без необходимых мер предосторожности на внешнем рейде Порт-Артура, японцам удалось вывести из строя 2 лучших и наиболее современных линейных корабля («Ретвизан» и «Цесаревич») и 1 крейсер («Палладу»). На другой день были атакованы, находившиеся на рейде Чемульпо в Корее, 1 крейсер («Варяг») и 1 канонерская лодка («Кореец»), утопленные затем своими командами.

Ослабив противника и предприняв блокаду Порт-Артура, японцы начали высаживать в Корею армию.

Таким образом, наш флот в Порт-Артуре в первое время был поставлен в тяжелое положение. Инициатива была вырвана из его рук. Командование эскадрой, вообще мало склонное к активным операциям, подавленное неудачей, пало духом, оставаясь пассивным к быстро развивавшимся наступательным действиям японцев и уже начавшейся перевозке их войск.

Ряд неудач в последующие дни, гибель заградителя «Енисей» и кр. «Боярин», еще больше содействовал этому.

Через месяц после начала войны прибыл в Порт-Артур вновь назначенный командуюший эскадрой адмирал Макаров. Своим присутствием и энергичной деятельностью по восстановлению боеспособности эскадры он поднял дух личного состава; выходы флота для практики и эволюций, успешное отражение попыток японцев заградить выход на Порт-Артурский рейд и закупорить там эскадру, организация охраны

рейда, а главное, бодрость и энергия Макарова возродили жизнь эскадры. С окончанием ремонта «Цесаревича» и «Ретвизана» она готовилась выйти в море для решительных операций против японского флота.

Но 31-го марта произошла катастрофа. На мине заграждения взорвался и погиб флагманский броненосец «Петропавловск», а вместе с ним и адмирал Макаров. Это было большое несчастие для флота, несоизмеримое ни с какими другими материальными его потерями до сих пор. В командование вступил честный и лично храбрый, но бездарный командующий адмирал Витгефт. Настроенный пассивно, переоценивавший силы противника, без инициативы, без воли к победе, он ни в какой мере не мог заменить Макарова.

Неудачи постигли и японцев: в начале мая, на минах заграждения у Порт-Артура они в один день потеряли два линейных корабля («Хатсузе» и «Яшима»), и был момент, что силы даже ослабленной Порт-Артурской эскадры оказались достаточными, чтобы смело перейти к активным операциям. Однако, этот момент был упущен русским командованием, и японцы продолжали блокаду Порт-Артура.

Вскоре японская армия отрезала Порт-Артур со стороны сухого пути; попытка Куропаткина итти ему на выручку, закончилась неудачным боем у Вафангоу, после чего наша армия отступила на север, и Артур был предоставлен самому себе. Японцы 26-го мая взяли Кинь-Чжоу (перешеек на Квантунском полуострове), с падением которого положение крепости стало угрожающим.

С этих пор у русского командования возникает серьезная тревога за безопасность Тихоокеанской эскадры, и является мысль о необходимости ей перейти во Владивосток, как только будут введены в строй «Ретвизан» и «Цесаревич», починка которых сильно затягивалась отсутствием дока и ремонтных средств.

По мере успешного продвижения японцев к Порт-Артуру, тревога все возрастает, и директивы о выходе принимают более категорический характер.

10-го июня эскадра сделала попытку к выходу, но принуждена была вернуться, при чем 1 линейный корабль подорвался.

Новые и настойчивые приказания главного командования о выходе не встречали сочувствия ни у самого Витгефта, ни у большинства адмиралов и командиров эскадры. Эти приказания сопровождались директивой «п р о р ы в а т ь с я в о В л а д и в о с т о к, п о в о з м о ж н о с т и, и з б е г а я б о я». Между тем было очевидно, что без б о я п р о р ы в — н е в о з м о ж е н. Витгефт не верил ни в успех прорыва, ни в успех боя. Он всячески оттягивал выход, тем более, что

присутствие флота в Порт-Артуре и его помощь орудиями и людьми содействовали обороне крепости.

Наконец, японцы взяли Высокую гору, в непосредственной близости Порт-Артура, и получили возможность бомбардировать суда с берега. Теперь было очевидно, что далее оставаться нельзя. Тогда Витгефт решил выйти в море.

28-го июля эскадра вышла. В тот же день она имела бой с японским флотом, кончившийся для нее полной неудачей. Адмирал Витгефт был убит, лин. кор. «Цесаревич», крейсера «Аскольд» и «Диана» прорвались самостоятельно, но до Владивостока не дошли и интернировались в нейтральных портах. Прорвавшийся крейсер «Новик» погиб в бою в Сангарском проливе. Эскадра вернулась в Порт-Артур, значительно ослабленная и к новому выходу и бою была уже неспособна.

Через день после выхода Порт-Артурской эскадры ей навстречу вышел отряд крейсеров из Владивостока. 1 августа у Корейского пролива он встретился с отрядом японских линейных крейсеров адмирала Камимуры. Произошел бой, в котором погиб крейсер «Рюрик». Отряд вернулся во Владивосток.

Таким образом, попытка вывести русский флот из Порт-Артура не удалась. Японцы с удвоенной энергией начали штурмовать крепость. Им надо было торопиться. Они должны были взять Порт-Артур и уничтожить там русский флот раньше, нежели придет ему на помощь 2-я Тихоокеанская эскадра, о формировании которой в Балтике японцам было известно.

Формирование 2-й Тихоокеанской эскадры.

Как выше указано, Россия обладала значительными подкреплениями. Казалось бы, первой заботою главного командования, как только война началась, должно было быть ускорение готовности резервных судов и организация новой эскадры, тем более, что Порт-Артурские силы были значительно ослаблены.

Но русское правительство и главное командование долго не допускали мысли, что последние могут быть разбиты. Недооценка врага, отсутствие ясного представления о той действительной опасности, которой подвергался наш дальневосточный флот, будучи слабее японского и находящийся в невыгодном стратегическом положении; преувеличенное мнение о непобедимости наших сил вообще и расчет на скорый конец войны — создали атмосферу роковых заблуждений. Ни главнокомандующий адмирал Алексеев, ни командующий армией ген. Куропаткин, ни, наконец, адмирал Макаров не возбуждали вопроса о посылке подкрепления в первые месяцы войны.

Лишь во второй половине марта 1904 года начались разговоры об усилении наших морских сил; обсуждение же реальных мер было поставлено на очередь только после гибели адмирала Макарова. Катастрофа с «Петропавловском» заставила встрепенуться командование. Было решено из оставшихся в Балтике и недостроенных боевых судов создать 2-ю Тихоокеанскую эскадру, формирование которой было поручено вице-адмиралу Рожественскому.

Однако, приготовление эскадры шло медленно. Существовала надежда, что Порт-Артурская эскадра по исправлении «Цесаревича» и «Ретвизана» сумеет прорваться во Владивосток.

Требовались жестокие удары, чтобы выбить необоснованный оптимизм и заставить видеть вещи в их действительном освещении.

Таким ударом был неудачный бой 28-го июля в Желтом море.

Теперь стало ясно, что возможность повернуть события на морском театре войны всецело зависела от того, удастся ли успеть подать помощь Артурской эскадре ранее, нежели она, вместе с крепостью, будет взята противником или уничтожена.

10 августа 1904 г., под председательством царя, собралось совещание, в котором было обсуждено создавшееся положение. Некоторые министры находили, что нельзя торопить посылку эскадры, пока полностью не будет закончено оборудование и испытание новых судов; надо дать время для практики и обучения, оставив эскадру до весны в Балтике; кроме того, не расчитывая на Порт-Артурскую эскадру, усилить ее состав 7-ю крейсерами, которые предположено было купить у Чили и Аргентины. Против этого протестовал Рожественский, настаивая, что в противном случае придется распустить с большими трудностями организованный аппарат снабжения эскадры в пути, для чего были привлечены иностранные (гл. обр. германские) пароходные компании. По его мнению, лучше выйти немедленно и ожидать подкреплений на Мадагаскаре. Настояния Рожественского оказали решающее влияние на совещание, и было постановлено осенью 1904 года послать эскадру в том составе, каковой можно успеть собрать к этому времени, присоединив к ней на Мадагаскаре чилийские и аргентинские крейсеры.

Примечание. Вопрос о покупке чилийских и аргентинских крейсеров имел, как видно, большое влияние на решение послать эскадру. Действительно, если бы эта покупка состоялась, была бы возможность хорошо укомплектовать и подготовить их, они значительно усилили бы 2-ю эскадру. Но покупка не удалась. Этому воспрепятствовала Англия, не в интересах которой было содействовать русским. Такой исход можно было предвидеть и раньше. Характерное явление для легковесной стратегии России при старом режиме.

Через несколько дней необходимость ускорения выхода эскадры была подтверждена главнокомандующим на Дальнем Востоке.

Переход 2-й Тихоокеанской эскадры на Д. Восток. 2 октября 1904 года 2-я тихоокеанская эскадра вышла из Либавы в следующем составе:

1-й отряд броненосцев: лин. кор. «Князь Суворов» (флаг. адм. Рожественского).

2-й отряд броненосцев: «Бородино», «Александр III», «Орел», лин. кор. «Ослябя» (флаг. адм. Фелькерзама), «Сысой Великий», «Наварин» и крейсер «Адмирал Нахимов», «Аврора».

Отряд крейсеров: крейсера «Алмаз» (флаг. адм. Энквиста), «Светлана», «Жемчуг», «Дмитрий Донской».

При эскадре было 8 миноносцев и отряд транспортов. Несколько позже должен был выйти и присоединиться к ней отряд под командой кап. 1-го ранга Добротворского в составе крейсеров «Олег», «Изумруд» и вспомогательных крейсеров «Днепр» и «Рион» (б. пароходы Добровольного Флота).

Примечание. Данные судов эскадры помещены в таблице на стр. 60.

Личный состав эскадры был набран наскоро, и боевой подготовки почти не имел.

В общем, боевая готовность 2-й эскадры оставляла желать очень многого. Это не было вполне подготовленное и организованное соединение, которое могло противустоять японскому флоту, прошедшему большую боевую школу, имевшему образцовую организацию, практику и боевой опыт. Сравнительно большое количество судов, собранных вместе, удовлетворяло лишь внешнее впечатление людей, поверхностно смотрящих на боевую силу, неспособных или не желающих видеть недостатков, которыми была так богата эскадра; но эти недостатки неизбежно должны были сказаться в бою.

Подлинную боевую ценность эскадры сознавал Рожественский, равно как и многие командиры кораблей. Но они утешались предположениями, что, может быть, удастся по пути исправить некоторые недочеты и дать нужную практику личному составу. Надежда на аргентинские крейсера сыграла также свою роль.

Эскадре предстоял громадный переход в условиях исключительной трудности. На всем пути от Либавы до Владивостока не было ни одной русской базы. Ей предоставлялось пользоваться якорными стоянками, поскольку тому не будут препятствовать нейтральные страны, из коих глав-

ная—Англия, занимала явно недоброжелательную позицию по отношению России (Англия находилась в договорных отношениях с Японией). Это влекло за собой затруднения в погрузках топливом и запасами, затруднения в ремонте судов, требовавшем захода в порт. (См. схему 7).

Вход в большие оборудованные гавани был фактически закрыт для судов эскадры. Ей приходилось располагать своими курсами, останавливаясь лишь в мало доступных и мало оборудованных для обслуживания флота якорных стоянках, и то встречая всевозможные препятствия от местных властей, опасавшихся нарушения нейтралитета.

Снабжение находилось в полной зависимости от добросовестности поставщиков-иностранцев, и эскадра постоянно была под угрозой прекращения его.

Наконец, дурная организация эскадры, наскоро собранной, тяжело давала себя знать на походе. В первые же дни после выхода из Либавы, при проходе Доггер-банки на этой почве случилось большое недоразумение: огни рыбачьих судов были приняты за неприятельские миноносцы, эскадра смешалась, произошел беспорядок, вплоть до стрельбы по своим судам (так. наз. Гульский инцидент). Эти первые дни плавания показали, сколь далека подготовка эскадры от той, какой она должна была бы быть.

Ей надо было еще много учиться, иметь большую практику, чтобы достичь полной боевой готовности.

Поход 2-й эскадры, по своим трудностям, превосходит все походы истории паровых флотов; что она его преодолела— является само по себе большим подвигом. Но этот подвиг дорого стоил: все заботы и энергия как самого Рожественского, так и личного состава эскадры—ушли на преодоление препятствий перехода; эскадра не могла получить на походе той боевой подготовки, которая ей так недоставала. Приходилось постоянно экономить уголь, его не хватало для практики боевого маневрирования, недостаточно было снарядов для боя.

Надо было все время заботиться об исправлении многочисленных практических стрельб, дабы избежать дефектов и аварий, что заслоняло и не давало возможности тренировать эскадру для боя.

По приходе к Танжеру, эскадра разделилась. Часть судов, осадка которых позволяла пройти через Суэцкий канал, пошла под командой адмирала Фелькерзама этим путем. Рожественский с главными силами пошел кругом Африки. Оба отряда соединились на Мадагаскаре 25-го декабря 1904 г.

Вскоре после прихода на Мадагаскар Рожественский получил сведения о падении Порт-Артура. Выяснилось, что покупка аргентинских и чилийских крейсеров, поддержкой

которых был обусловлен самый план посылки 2-й эскадры, не состоялась. Наконец — германские угольщики, питавшие до сих пор эскадру, отказались поставлять уголь далее Мадагаскара... Это были тяжелые удары. Целесообразность посылки эскадры столь слабого состава, уже не имеющей никаких надежд на соединение с Порт-Артурским флотом, возбуждала сильные сомнения. Ее сил было явно недостаточно, чтобы встретиться, лицом к лицу, с полным составом Японского флота.

Адмирал Рожественский донес в Петербург, что он считает невозможным задерживаться на Мадагаскаре, что надо, урегулировав вопрос с угольщиками, спешить теперь же итти, чтобы раньше прибыть, нежели японцы успеют привести в порядок свои силы, не давая им времени на оборудование и подготовку сопротивления и препятствий на пути. Он указывал, что теперь его намерение—прорваться во Владивосток, хотя бы с потерями, и оттуда действовать на путях сообщений японцев.

В ответ Рожественский получил директиву во что бы то ни стало дождаться присоединения к нему отряда Добротворского, который вышел с значительным опозданием. Кроме того ему было сообщено, что в России спешно готовится новый отряд для усиления эскадры под командой адмирала Небогатова, который должен выйти в начале февраля (в его состав вошли устарелый линейный корабль «Николай I», броненосцы береговой обороны «Ушаков» «Сенявин», «Апраксин» и старый крейсер «Владимир Мономах»).

Однако, считая, что присылаемые подкрепления прибавят ему сил немного, а задержат, — Рожественский вновь требует права выйти. На это последовало приказание непременно ждать Добротворского; что касается Небогатова, то его разрешалось не дожидаться.

Петербург иначе, нежели Рожественский смотрел на назначение 2-й эскадры. На нее теперь возлагалась задача, много превышавшая ту скромную помощь, которую она могла расчитывать получить. Двукратно в телеграмме царя на имя Рожественского указывается, что не прорыв во Владивосток ставится целью эскадре, а завладение Японским морем, т. е. бой с главными силами японского флота и поражение их.

Рожественский ясно понимал, что ему ставится невозможная задача. Но он не находил в себе решимости заявить об этом открыто и категорически. Он нервничал, досадовал в частных письмах на безнадежность дальнейшего похода эскадры, но официально молчал.

Примечание. Приводим выдержки из письма лейт. Свенторжицкого, единственного лица на эскадре, который был в курсе планов Рожественского: «До прихода эскадры на Мадагаскар мы

считали себя вспомогательной резервной эскадрой, которая, хотя и с трудом, могла обойтись средствами мало надежной пловучей базы, каковыми являлись беззащитные транспорты. Но с уничтожением флота в Артуре—все переменилось. Флот наш, совершенно отрезанный от каких-либо отечественных баз, сосредоточился на северн. оконечности Мадагаскара, вдали от театра военных действий. Он должен начать новую победоносную войну. Чем обеспечен этот флот? Ничем. Он никогда не чувствовал себя таким осиротелым и необеспеченным, как теперь. Единственная база—Владивосток, очень далека, она никогда не была так далека для русского флота, как теперь. Достигнуть Владивостока—значит преодолеть все трудности плавания на театре военных действий, чтобы достичь этой единственной базы для остатков нашего флота... Всем хорошо известны недоразумения с Гамбурго-Американской компанией, поставляющей нам уголь. Разве это надежная плавучая база? Уже теперь ощущается недостаток в машинных материалах, провизии, одежде. Наконец, не менее важно—отсутствие веры личного состава в успех экспедиции. Эта вера сразу была потеряна по получении известий о сдаче Порт-Артура и уничтожении нашего флота... Через неделю—год войны. Каковы ее результаты? Всем они лучше известны. Так неужели же после целого года неудач, после потери лучших сил флота с его базой на главном театре, после годовых неудач на сухопутном театре, после установившегося господства неприятеля на морском пространстве театра войны, можно ждать от флота, неподготовленного, вследствие тяжелых условий плавания, к бою, ... ждать успехов и утвердительного решения той задачи, которая нам сообщена? Без сомнения—нет. В эту войну мы никогда не будем владеть морем. Ведь, для того, чтобы владеть морем, надо уничтожить противника на море,—а разве мы можем это сделать с нашими силами? Мы ожидаем подкреплений... что мы будем делать с этими судами, на эскадре никто не знает, и если адмирал откажется подождать их в Носи-бе, то им придется просто вернуться в Россию, так как их отдельное плавание на театр военных действий будет не безопасным. 3-я эскадра—это последние рессурсы флота,—а что дальше?

Успех второй эскадры совершенно не обеспечен. Не надо мечтать о победах. Вы о них не услышите. Вы услышите только стоны и жалобы тех страдальцев, которые сознательно, не веря в успех, пошли умирать»...

Стоянка на Мадагаскаре затягивалась. Недоразумения с угольщиками, ожидание Добротворского и переписка с Петербургом задерживали эскадру. Несмотря на то, что она имела здесь возможность выполнить некоторые упражнения, в виду трудных условий стоянки, ее боевая готовность улучшилась весьма немного. Надежды, которые возлагались на возможность подготовки в пути, не оправдались.

Примечание. Вот телеграмма Рожественского, характеризующая состояние эскадры: «Если движение эскадры на театр военных действий будет надолго задержано, дисциплина будет расшатана в конец. За самые тяжкие преступления нет наказаний, потому что люди дохнут в карцерах и часовые при них заболевают. Смертною казнью команды деморализовались бы окончательно». (Выражение «дохнут» надо понимать в иносказательном смысле).

Положение осложнялось тем, что сам Рожественский, на воле и нервах которого разряжались все тяготы переживаний, начал заметно сдавать. Его здоровье пошатнулось.

В частном письме он писал, что не чувствует за собой данных, необходимых для того, чтобы справиться со своей задачей и заблаговременно просит назначить другого адмирала, «чтобы не оставить эскадру в безначалии»...

1-го февраля присоединился отряд Добротворского. 3-го марта эскадра вышла в море, проложив курс к Малакскому проливу.

После очень трудного перехода, сопряженного с несколькими погрузками угля в океане, эскадра, пересекши Индийский океан, 1-го апреля прибыла в бухту Камран (на Индо-Китайском п-ве, вблизи Сайгона). Там она задержалась в ожидании отряда Небогатова, который прибыл 24-го апреля. Встреча произошла в б. Ван-Фонг, куда эскадра была принуждена перейти из Камрана по требованию французских властей. Таким образом, соединились все силы. Им оставалось сделать последний переход до театра военных действий.

Теперь Рожественскому предстояло решить: продолжать ли движение эскадры во Владивосток, или же отказаться от него, ограничиться демонстративными действиями к югу от Японии? Если итти во Владивосток, то каким путем? Решение этих вопросов направило дальнейший ход событий.

Эскадра, изнуренная походом, проходившим в невероятно трудных условиях, подавленная морально и физически, дурно снабженная и мало подготовленная, уступавшая в силах противнику—не могла расчитывать на победу. Это сознавали почти все, но более других в том отдавал себе отчет сам Рожественский. Подобно Вильневу, он был целиком подавлен этими недостатками эскадры и совершенно не верил в благоприятный исход неизбежного боя.

Есть косвенные указания, что адмирал Рожественский все еще надеялся, что благоразумие возьмет верх у главного командования, что поход эскадры отменят. Он и его ближайшие подчиненные, повидимому, расчитывали, что Петербург будет удовлетворен фактом прихода эскадры на Восток, дающим выгодное исходное положение для заключения мира с Японией.

Примечание. В своей книге «Расплата» кап. 2-го ранга Семенов, состоявший в штабе адмирала Рожественского, рассказывает о совещании, имевшем место при переходе в Камран на «Суворове». По его словам, на этом совещании лейт. Свенторжицкий, выдержку из письма которого мы цитировали выше, высказал: «Что же делать? Отвечу резко—воспользоваться эффектом, который несомненно вызван нашим появлением в Южно-Китайском море в полном составе без потерь, и поспешить с заключением почетного мира. Надеяться на успех дальнейших морских операций—мечтать о чуде... К сожалению, принять такое решение не от нас зависит... Жаль»... Далее Семенов говорит: «Адмирал не только не высказал своего личного мнения, но даже не подал никаких реплик. Мне показалось, однако (может быть я ошибаюсь), что он сочувственно отнесся к этому предложению».

Сам адмирал Рожественский не находил в себе моральной силы, чтобы категорически поставить перед правительством вопрос об отказе от наступления, будучи связан обязательствами, данными им ранее (никто другой, как именно он, настаивал на немедленной отправке эскадры из России, торопил ее в пути; наконец, лозунг, брошенный Рожественским,—«смыть горький стыд родины»,—дать реванш японцам за предыдущие неудачи флота, обязывали к молчанию). Что

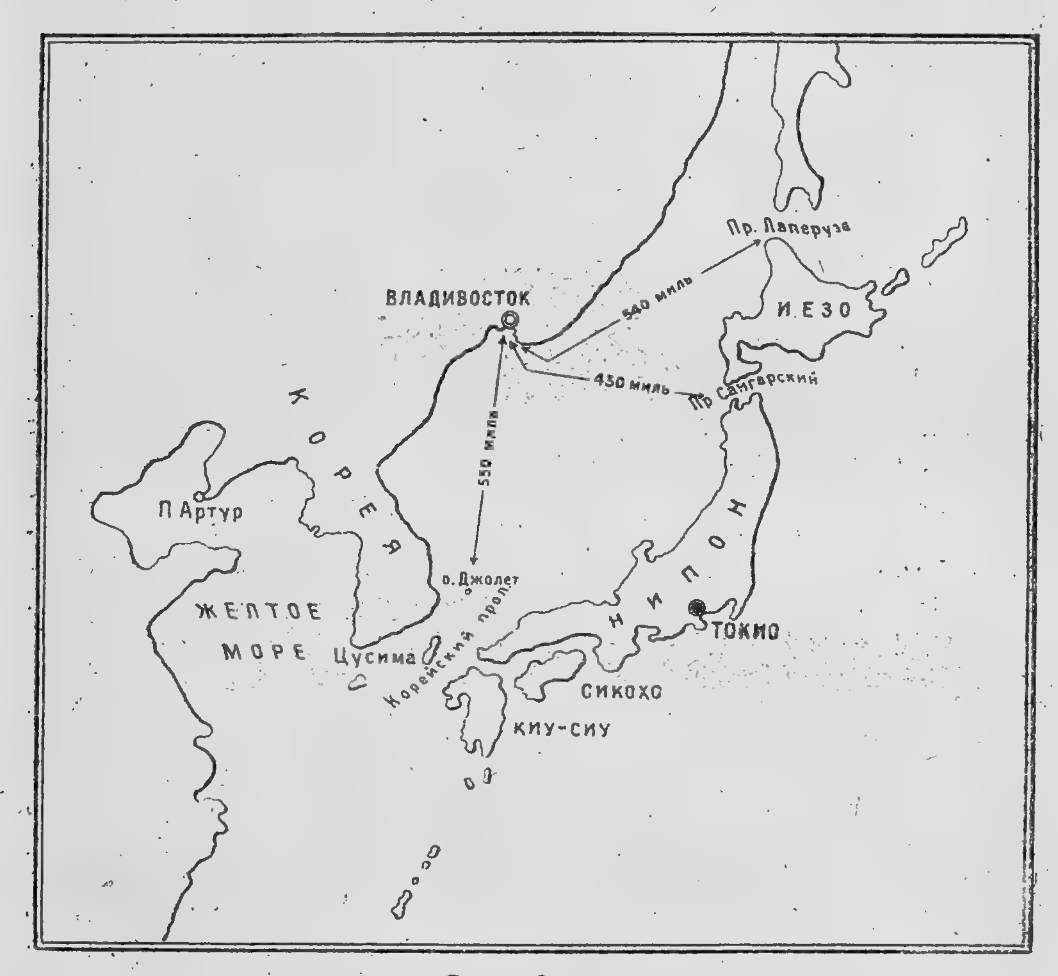


Схема 6.

касается правительства, то оно смотрело на события под гипнозом надежды на случай, расчитывая, что «может быть» Рожественскому удастся разбить японцев, совершенно неправильно оценивая ту действительно тяжелую, не дающую никаких шансов на победу, обстановку, какая складывалась кругом 2-й эскадры. Ряд заверений, данных общественному мнению, павший после первых неудач войны, престиж власти, побуждали последнюю бросаться на авантюры.

Таким образом сложилось положение, что отступить было

невозможно для тех лиц, в руках которых находилась судьба эскадры.

Проекты,—не входя в Японское море, базироваться на островах океана и отсюда угрожать сообщениям, о которых говорили Семенов и Свенторжицкий, говорили другие и после Цусимы—все это теории, практически не приложимые в силу причин, упомянутых нами выше. Эскадра должна была итти. Тем самым отпадал один из возможных вариантов решения.

Но как итти? Перед Рожественским, как перед легендарным богатырем, открывались три дороги во Владивосток, и все три были сопряжены с трудностями, риском и опасностью: Корейский, или Сангарский, или Лаперузов проливы? См. схему 6).

В показании на следственной комиссии Рожественский так объясняет свое решение: «Прорыв во Владивосток был необходим и неотложен. Я ожидал, что эскадра встретит в Корейском проливе, или близ него, сосредоточенные силы японского броненосного флота, значительную долю бронепалубных и легких крейсеров и весь минный флот. Я был уверен, что днем произойдет генеральное сражение, а по ночам суда эскадры будут атаковываемы всем наличием японского минного флота. Тем не менее, я не мог допустить мысли о полном истреблении эскадры, а, по аналогии с боем 28-го июля 1904 года, имел основание считать возможным дойти до Владивостока, с потерей нескольких судов. Я решил прорываться Корейским проливом, а не Сангарским, потому что прорыв последним представлял бы в навигационном отношении более трудностей, был бы сопряжен с большими опасностями, в виду того, что японцы публикациями обеспечили себе право прибегать в этом проливе к пользованию пловучими минами и заграждениями в подходящих местах, и потому, что сравнительно медленное движение эскадры к Сангарскому проливу — было бы непременно с точностью выслежено японцами и их союзниками, и прорыв был бы прегражден теми же сосредоточенными силами японского флота, какие были противопоставлены нашей эскадре в Корейском проливе. Что же касается перехода в мае месяце от Аннама до Владивостока через Лаперузов пролив, то таковой представлялся мне совершенно невозможным: растеряв в туманах часть судов и потерпев от аварий и крушений, эскадра могла быть парализована недостатком угля и стать легкой добычей японского флота».

Примечание. Однако контр-адмирал Небогатов держался по этому вопросу другого мнения. «На тот случай, если бы мне по каким-нибудь обстоятельствам не удалось соединиться с адмиралом Рожественским и, таким образом, пришлось бы самостоятельно идти во Владивосток, мною... был выработан план следования во Владиво-

сток, выйдя в Тихий океан, южнее Формозы, в обход по восточную сторону Японии, держась от нее в расстоянии не менее 200 миль, войти в Охотское море одним из проливов между Курильскими о-вами и далее под покровом господствующих в это время года весьма густых туманов, через Лаперузов пролив, достигнуть Владивостока. Имевшиеся при отряде весьма большие запасы угля на транспортах, благоприятная погода в это время в Тихом океане, установившийся уже опыт погрузки угля с транспортов в океане, возможность буксирования малых броненосцев транспортами—все эти обстоятельства позволяли мне считать этот план достижения Владивостока весьма вероятным в исполнении».

Таким образом, Рожественский пошел в самое опасное направление, решив «рубить узел» здесь. Японский флот был сосредоточен в Корейском проливе в полном составе. 2-я эскадра шла прямо на него.

Для обеспечения прорыва и отвлечения сил японцев Рожественский прибегнул к демонстрации, приказав состоявшим при эскадре вспомогательным крейсерам (бывшим пароходами Добровольного флота) „Днепру“ и „Риону“ крейсеровать в Желтом море, а „Кубани“ и „Тереку“—в океане по южную сторону Японии. Но эта демонстрация была слишком слаба, чтобы побудить японцев разделить свои силы и ввести в заблуждение относительно намерений русского флота.

Планы боя Рожественского. Общего плана для боя Рожественским не было составлено. В основе его предположений лежала надежда распорядиться сигналами на месте, после того как выяснится обстановка расположения и движения противника. Мало того, он ни разу не собирал командиров и флагманов для обсуждения этого вопроса.

Примечание. Вот что показывает на следственной комиссии адмирал Небогатов: «Ни о каком плане, ни о каком деле мы с ним никогда не говорили. Никаких инструкций или наставлений он мне не давал.... 30-го апреля, за три дня до нашего ухода, я получил от адмирала Рожественского предписание следующего содержания: бой предполагается вести в строе одной кильватерной колонны, при чем концевым отрядом был назначен мой 3-й броненосный отряд, хотя, смотря по обстоятельствам, он мог бы быть назначен в середину строя общей кильватерной колонны. Никакого плана боя или указаний относительно ведения его не было».

По объяснению Рожественского, данному им уже после Цусимы, его план заключался в том, что „эскадра должна была маневрировать, чтобы, действуя по неприятелю, по мере возможности, продвигаться на север“. Броненосцы всех трех отрядов должны были действовать соединенно против неприятельских броненосцев. Крейсеры „Жемчуг“ и „Изумруд“ с 4 миноносцами должны были отражать попытки минных атак на линию броненосцев со стороны, противоположной расположению главных сил неприятеля, а остальные крей-

серы и 5 миноносцев должны были быть использованы распоряжением командующего крейсерами — для защиты транспортов и в помощь потерпевшим и выпавшим из строя броненосцам, а также против крейсеров и миноносцев неприятеля"...

Учитывая, что инициатива нападения будет принадлежать японцам, Рожественский воздержался от дальнейшей разработки этого плана.

В результате—ни у него самого, ни, тем менее, у флагманов и командиров не существовало определенного представления, как же вести бой.

Русская эскадра имела лишь общее указание о прорыве во Владивосток.

„Каждый командующий отрядом, имея в виду, что ближайшая цель эскадры есть достижение Владивостока, должен помнить, что достижение возможно только для соединенных сил эскадры". Не бой с противником, а достижение Владивостока ставилось целью. А между тем, сознательное отношение к опыту Артурской эскадры в бою 28-го июля должно было подсказать, что эта цель трудно достижима, коль скоро противник будет стремиться к решительному бою.

Не было общего плана, все управление эскадрой висело на ниточке: такой ниточкой служили сигнальные фалы „Князя Суворова". Одним из первых снарядов эта ниточка была перебита, и эскадра в бою лишилась руководства. Объединяющей же идеи, кроме общего указания о прорыве во Владивосток, она не имела.

Опыт Трафальгара забыт.

Состояние русской эскадры.

Излагая ход предшествовавших событий, нам пришлось в довольно мрачных тонах охарактеризовать состояние 2-й Тихоокеанской эскадры.

2-я эскадра представляла собой, как мы уже имели случай указать, соединение судов, собранных наспех, из числа новых, закончившихся постройкой, и тех резервных, которые оставались к тому времени в Балтийском море. Это был „музей образцов", трудно организуемый уже потому, что большинство судов принадлежали к разным типами обладали различными боевыми качествами. Лишь 4 корабля типа „Суворов", составлявшие 1 флагманский отряд, и 3 броненосца береговой обороны типа „Ушаков" представляли однотипные соединения. Но и то последнее (3 бр. отряд) было смешано введением туда „Николая I", старого, совсем другого типа и вооружения, корабля. Прочие отряды не имели (кроме крейсеров „Жемчуг" и „Изумруд", парных того же типа) двух кораблей одинаковых свойств. Подобная разнородность

судов в составе тех отрядов низводила боевые свойства лучших до степени худших, носителей тех же качеств, по которым им приходилось равняться (эскадра делала 10 узлов, тогда как новые линейные корабли могли дать 17 и 18 узлов).

Единственный отряд, представлявший собой серьезную силу 1-й броненосный, обладал существенными недостатками,—малой боевой устойчивостью кораблей (типа „Бородино") и был, как большинство других судов эскадры, слабо обронирован. Еще один новый лин. корабль „Ослябя", 4 новых крейсера („Олег", „Аврора", „Жемчуг" и „Изумруд") и 8 миноносцев—вот, собственно, весь „современный" состав эскадры; устарелые, но с современной артиллерий, 3 броненосца береговой обороны и „Сысой Великий" могли так же учитываться, как реальная сила. Все же прочие суда боевого значения почти не имели.

Ряд мелких аварий и повреждений, накапливавшихся за время похода, при отсутствии ремонта, затруднения со снабжением эскадры, обусловливавшие необходимость держания на судах многих лишних грузов, значительно сказывались на боевой готовности эскадры.

Что касается оборудования судов, то самым важным недостатком было отсталое состояние артиллерии, не располагавшей новыми устройствами, уже введенными на основании опыта войны японским флотом (оптические прицелы, улучшение приборов управления огнем). Снаряды, которыми была снабжена русская эскадра, сильно уступали по своему, разрушительному действию таковым противника (см. таб. на стр. 60).

Мы уже говорили о личном составе 2-й эскадры. Дурная подготовка и упавший дух не соответствовали той задаче, которую он должен был выполнить. Отсутствие военных знаний сулило ему большие неожиданности в бою, предопределяя ряд крупых ошибок, имевших роковые последствия.

Примечание. Цензовая система прохождения службы офицерами в русском флоте привела к тому, что на высшие должности проходил неспособный элемент. Принцип,—все по очереди, все по старшинству, свел службу к механическому продвижению. Военное образование не требовалось и не поощрялось. Лишь отдельные лица, в зависимости от собственного желания и интереса, работали в этом направлении.

Сама же служба проходила в стороне от заботы о пополнении военных знаний. Высшая военно-морская школа была исключительно техническая, военные науки были в загоне, и им никто не придавал серьезного значения. Продолжительный перед войной период мирного времени отогнал на второй план интересы боевой подготовки личного состава флота. Из такой среды не могло выделиться начальников, отвечающих всем требованиям боя. Максимум, на что был личный состав эскадры способен, это—доблестно умереть в бою. Та-

ких примеров Цусима дала много. Но она не дала ни одного крупного примера инициативы, ни одного активного подвига. Там где требовалась просто храбрость, ее было достаточно. Но где необходимо было доблесть сочетать с искусством, таковой не находилось. Старшие начальники на эскадре, флагманы, не выделялись из общей среды. Сравнительно большую долю здравого смысла проявил адмирал Небогатов (нач. 3-го броненосного отряда), но сдача его с отрядом после боя показывает, что он не был достоин своего поста. Начальник 2-го броненосного отряда Фелькерзам—умер перед боем и никем не был замещен. Отрядом правил командир «Ослиби». Адмирал Энквист, начальник крейсеров, проявил себя с самой отрицательной стороны (см. описание боя). Младшие флагманы не играли особой роли. Они были не более, как послушными исполнителями сигналов Рожественского, а когда таковые прекратились, то они оказались неспособными к руководству действиями эскадры.

Центральное место в течение всей операции занимает сам Рожественский, воплощавший в себе, с одной стороны, громадную энергию и несомненные способности, а с другой—отсутствие воли и уменья руководить операциями. Недоверчивый, властный, он все взял в свои руки. Каждое мелочное распоряжение по эскадре исходило от него; он за всех думал, все решал, не признавал авторитета своих помощников, которых только понукал, распоряжаясь ими как пешками. Пренебрегая их мнениями, изолировавшись от них в своем уединении, Рожественский не мог, конечно, подготовить начальников, способных к самостоятельным действиям в бою. Ни он их не понимал, ни они его не понимали.

В конце концов Рожественский не выдержал и сдал: его здоровье окончательно расшаталось. 2-го мая, перед уходом на север, Рожественский телеграфирует в Петербург: „Небогатов присоединился. Фелькерзам пятую неделю не встает с постели. Едва ли встанет,—состояние быстро ухудшается. Прошу прислать поспешно во Владивосток здорового и способного командующего флотом. Я с трудом хожу, не могу обойти палубы своего корабля. Поэтому состояние эскадры весьма плохое. Если останусь жив, то под начальством командующего флотом могу продолжать командование эскадрой, пока двигаюсь“...

Есть в истории глубоко драматические фигуры. К их числу принадлежит и адмирал Рожественский. Как человек со здравым смыслом, он вполне отчетливо понимал заблуждение главной квартиры, посылавшей 2-ю эскадру на неравный бой, и сознавал, что неспособен привести ее к успеху. Но сознание собственной неспособности явилось у него не тогда, когда он настаивал на посылке эскадры, а когда он приближался к месту встречи с японцами. Теперь было поздно. Это признание, несомненно, тяжелое для самолюбивого человека, ни в какой мере, однако, не может снять с него бремени ответственности за исход операции.

Состояние японского флота. Японский флот только что проделал кампанию, закончившуюся для него полным успехом: 1-я эскадра русских была разбита, Порт Артур взят, море в его руках — безраздельно. Почти все время войны японские суда были в море и при исполнении боевых операций, возвращаясь в базы лишь для ремонта и отдыха. Это было хорошей школой, такой, которая незаменима никакими практическими упражнениями в условиях мирного времени.

Операции японского флота в начале войны подлежат большой критике. Атака миноносцев 26-го января дала результаты лишь по причине беспечности русской эскадры, не принявшей необходимых мер охранения, но не потому, что она была искусно выполнена: неудачные попытки заграждения Порт Артура, наконец, самый бой 28-го июля, в отношении тактики, оставляли желать очень многого. Но боевой опыт накапливался, и постепенно исправлялись выясненные дефекты.

Японский флот со времени начала войны до боя 28-го июля — одно, но позже, это—уже нечто другое. В начале войны русский и японский флоты не уступали друг другу в тех столкновениях, которые имели место, и неудачи русского флота прежде всего приходилось отнести к дурному руководству им. Если в начале войны и в бою 28-го июля флоты стреляли одинаково, японцы немного искуснее маневрировали, чем П.-Артурская эскадра, то ко времени Цусимы разница в боевой подготовке новой русской эскадры и испытанного в боевых операциях японского флота была уже колоссальна.

Японский флот во многом копировал англичан. Английский флот был передовым, но до сих пор он ничем слишком не выделялся сравнительно с другими флотами. Однако, как раз в эпоху, предшествующую войне, на нем обозначился крупный прогресс в области главного оружия—морской артиллерии. Доселе бессистемное управление огнем было включено в рамки точно обоснованного метода, что дало сразу совсем иные результаты. Поскольку японцы сами разработали эти методы, поскольку они были руководимы при этом англичанами, трудно сказать, но факт, что японский флот в промежуток времени между 28-го июля 1904 г. и весны 1905 г. был совершенно переучен, и артиллерийское дело было поставлено на новых началах. Это были первые шаги того процесса в артиллерии, который получил особенно широкое развитие уже после русско-японской войны; но здесь они должны были дать особенно большие результаты, ибо противник стрелял по старым способам.

Рожественский как будто чувствовал это, когда настаивал на скорейшем движении эскадры. Каждый месяц

промедления давал японцам лишнее время для практики в стрельбе по новым методам.

Мы не будем останавливаться подробно на выяснении состояния японского флота. Материальная часть его превосходила таковую русских: по составу, вооружению и оборудованию он был сильнее (см. ниже—сравнение сил). Личный состав подготовлен к бою. Перед ними стояла вполне определенная задача,—не допустить русскую эскадру в Японское море и разбить ее. В целесообразности такой задачи никто не сомневался,—она была поставлена самой обстановкой, и вопрос сводился к тому, как это сделать. Для этого японское командование выработало определенный план развертывания и боя, развитие которого привело их к полной победе в Цусиме.

Во главе японского флота стоял адмирал Того (старший). Личные черты Того скрыты от нас. Сам он говорит, что японцы достигли цели, «благодаря величию императора и горячей верности долгу народа»; но за этой общей фразой нам рисуется облик упорного, с крупной волей, настойчивого в достижении поставленных целей, начальника. До сих пор он не проявил большого искусства, но всегда стремился к тому, чтобы не отрываться от противника, принудить его к бою. В цусимском бою японцы дали высокий образец тактического искусства. Но мы были бы неправы приписать успех боя только Того. Никогда нельзя отрывать тактику от стратегии. Искусная стратегия создает обстановку, в которой тактика решает свои боевые задачи. В данном случае такая обстановка была подготовлена всеми предыдущими операциями японского флота, руководимого указаниями главного командования. Не приходится отрывать ее также от условий, в которых происходит развитие военной силы вообще, где она черпает свою мощь, в тылу и в общей подготовке государства к войне. Эти условия были благоприятны для японского флота.

Силы сторон. Состав и тактическая организация 2-й эскадры и японского флота были следующие:

Русский флот.	Японский флот.
1-й броненосн. отряд (адм. Рожественский),	1 эскадра (адм. Того),
лин. кор. «Суворов»,	1-й боевой отряд
«Александр III»,	лин. кор. «Миказа»,
«Бородино»,	«Сикисима»,
«Орел».	«Фудзи»,
	«Асахи»,
2-й броненосн. отряд	кр. «Ниссин»,
(адм. Фелькерзам),	«Касуга»,
лин. кор. «Ослябя»,	3-й боевой отряд
«Сысой Вел.»,	легк. кр. «Касаги»,

Русский флот.

«Наварин».

Кр. «Адм. Нахимов»,
3-й броненосн. отряд
(адм. Небогатов),
лин. кор. «Николай I»,
бр. берег. обороны «Ушаков»,
«Сенявин»,
«Апраксин».

1-й крейсерск. отряд
(адм. Энквист),
крейсер «Олег»,
«Аврора»,
«Д. Донской»,
«В. Мономах»,
«Рион»,
«Днепр».

2-й крейсерск. отряд
(Кап. I ранга Шеин)
крейсер «Светлана»,
«Кубань»,
«Терек»,
«Урал».

1-й минный отряд
крейсер «Жемчуг»,
«Изумруд»,
«Алмаз».

4 миноносца

2-й минный отряд

4 миноносца

Японский флот.

«Читозе»,
«Става»,
«Нийтака».

1-й, 2-й, 3-й отряды истребителей (13)
14-й отр. миноносцев (3)

2-я эскадра
(адм. Камимура)
2-й боевой отряд
линкр. «Идзумо»
«Адзумо»,
«Токива»,
«Якумо»,
«Асама»,
«Ивате»,
авизо «Чихая».

4-й боевой отряд
легк. кр. «Нанива»,
«Токачихо»,
«Акаси»,
«Тсусима».

4-й и 5-й отр. истребителей (8)
9-й и 10-й отр. миноносцев (5)

3-я эскадра
(адм. Катаока)

5-й боевой отряд

уст. кр. «Ицкусима»,
«Масусима»,
«Хасидате».
Лин. кор. «Чин Иен»,
авизо «Ясяма»,

6-й боевой отряд

крейсер «Сума»
«Чийода»,
«Акацусима»,
«Идзуми».

7-й боевой отряд
6 канонерских лодок

10-й, 11-й, 15-й, 20-й и 1-й отряды миноносцев (19)

Кроме того, отряд особого назначения в составе 25 вооруженных судов и 4 отряда миноносцев (14).

Данные о вооружении флотов показаны в следующей таблице.

Артиллерия на борт.

Название судов.	12″ нов.	12″ ст.	10″ нов.	9″ ст.	8″ нов.	6″ нов.	6″ ст.	120 нов.	Примечание.
Русские:									
4 типа «Бородино»	16	—	—	—	—	24	—	—	Учет скорострельных орудий.
«Ослябя»	—	—	4	—	—	6	—	—	
«Сысой Вел.»	4	—	—	—	—	3	—	—	
«Наварин»	—	4	—	—	—	—	4	—	
«Николай I»	—	2	—	2	—	—	4	—	
3 типа «Сенявин»	—	—	11	—	—	—	—	6	
«Адмир. Нахимов»	—	—	—	—	—	11	—	—	
Итого	20	6	15	2	—	44	8	6	
Японцы:									
«Миказа», «Асахи», «Сикисима»	12	—	—	—	—	21	—	—	
«Рудзи»	4	—	—	—	—	5	—	—	
2 типа «Ниссин»	—	—	1	—	6	14	—	—	
6 тип. «Асама»	—	—	—	—	24	40	—	—	
Итого	16	—	1	—	30	80	—	—	
Русские кр-ры	—	—	—	—	—	19	—	6	
Японские »	—	4	—	—	5	26	—	43	

Отсюда видно, что японский флот имел подавляющее преимущество в средней артиллерии (8″, 6″ и 120 т./п.), уступая русскому в 12, 10 *дм* орудиях.

Вес металла, выбрасываемый русской артиллерией в 1 минуту, равняется 19.366 фунтов, тогда как японской—53.520 ф.; русские снаряды имели около 2½% взрывчатого вещества, японские—около 14%, общий вес последнего в брошенном за тот же промежуток времени металле 484 фунта у русских, против 7.493 японских, что составляет почти пятнадцатикратное превосходство японского флота в эффекте стрельбы (из статьи М. Смирнова).

Примечание. Эти цифры показывают, насколько ошибочным являлось поверхностное суждение министерства о возможных шансах нашей эскадры. Опыт первой половины войны показал чрезвычайное значение фугасных снарядов с большим количеством взрывчатого вещества. Это не было учтено, и вторая эскадра была снабжена снарядами с весьма малым % взрывчатых веществ.

Интересно сопоставить также бронирование линейных судов с той и с другой сторон. В сумме получаются такие данные:

	Броня выше 6″	ниже 6″	неброниров. борт
Русские	17%	23%	60%
Японцы	25%	36%	39%

Учтя при этом новые методы стрельбы, применяемые японцами, получается реальное представление об отношении материальных сил сторон. Искусное ведение боя могло в значительной мере преуменьшить значение этих материальных недочетов, хотя они были столь грандиозны, что расчитывать на победу русской эскадре было нельзя. Но этого было невозможно ожидать от русского командования. Наоборот, мы убедимся, что некоторые его ошибки лишь усугубили значение материальных преимуществ противника.

ГЛАВА III.

Описание сражения.

Развертывание японского флота в ожидании похода русской эскадры.

В ожидании прибытия на театр войны 2-й Тихоокеанской эскадры, японцы сосредоточили свои главные силы в Корейском проливе, имея наблюдение в Сангарском проливе (в Лаперузовом проливе со 2-го апреля не было ни одного судна).

Для затруднения выхода из Владивостока русскому крейсерскому отряду на подходах к нему были поставлены минные заграждения.

Развертывание японского флота в Корейском проливе видно на схеме.

Схема развертывания (см. схему 8).

Главные силы — в Мозампо, у о-ва Цусима — слабая 5-я эскадра; между о-вами Гото и Кильпарт—дозорная линия из вспомогательных крейсеров с поддержкой легк. крейсера «Идзуми» и 3-го боевого отряда (крейсеры) адм. Дева; в проходе севернее Кильпарта—кр. «Акицусима». Дозор должен был дать знать о моменте прохода неприятеля, крейсеры—произвести разведку. Схема развертывания расчитана таким образом, чтобы главные силы успевали заблаговременно выйти на курс неприятельской эскадры и начать бой, находясь к северу от нее, на ее пути во Владивосток.

Подход эскадры Рожественского к месту боя.

Подходя к Корейскому проливу, адмирал Рожественский не вел никакой разведки. Несколько крейсеров, выдвинутых на 1—2 мили вперед, не могли значительно расширить горизонт эскадры и предупредить ее о появлении

противника за время, необходимое для приготовления к бою и развертывания флота. Эскадра шла «вслепую», ничего не зная о противнике, кроме общих предположений о наиболее вероятной дислокации его сил.

Примечание: Адмирал Рожественский на следственной комиссии показывал, что он отказался от разведки, чтобы не обнаружить ею прежде времени движения своей эскадры.

Походный порядок эскадры показан на схеме 9.

Ночью на 14-е мая эскадра входила в район, где надо было ожидать появления неприятельских разведчиков, и ею

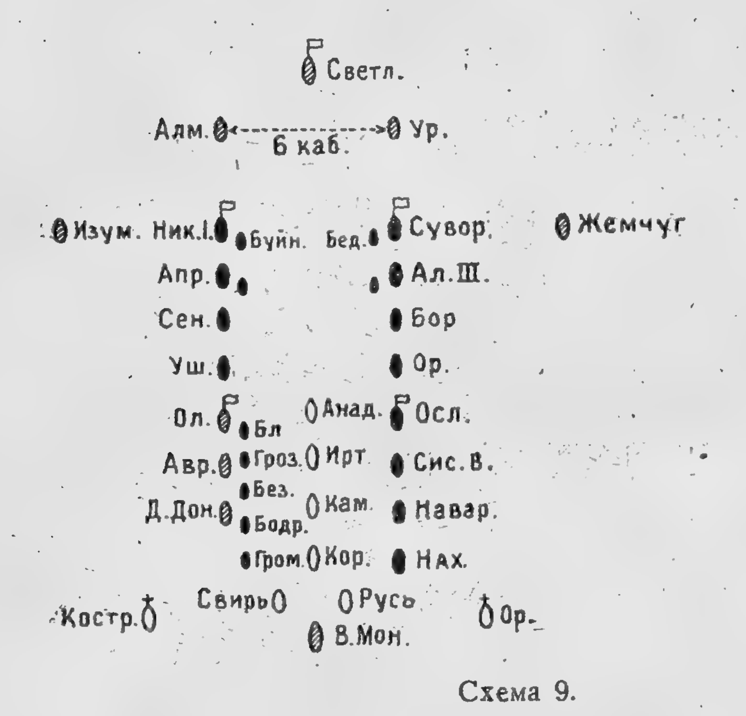


Схема 9.

должны были быть приняты меры для скрытия своего места. Между тем, опасаясь столкновений, вполне вероятных при столь скученном боевом порядке, эскадра несла часть огней (были открыты отличительные огни во внутреннюю сторону строя); яркая сигнализация могла обнаружить издалека противнику место эскадры.

В море держалась мгла, при ветре 3-4 балла.

Русская эскадра шла прямо в то направление, где дозорная линия японского флота была особенно надежно обслуживаема, в восточную часть ее.

В 2 ч. 25 мин. ночи японское дозорное судно «Синано Мару» обнаружило в море какой-то огонь. Приблизившись, последнее заметило русское госпитальное судно «Орел», который имел ярко освещенный знак красного креста. Повернув вслед за ним, «Синано Мару» увидел, что находился

в самом центре неприятельской эскадры, о чем в 4 ч. 25 мин. телеграфировал радио своему флоту. «Синано Мару» русскими не был обнаружен, и эскадра шла далее, не подозревая, что ее место известно Того, и уже все отряды японского флота снялись с якоря и устремились ей навстречу, согласно общего плана развертывания флота.

Японский крейсер «Идзуми», узнав из радио «Синано Мару» о подходе неприятеля, пошел в показанном направлении и очень скоро пришел на вид русской эскадры. Этот крейсер настойчиво оставался у нее на виду в течение последующих часов, при чем со стороны русских не было сделано попытки отогнать его. Повидимому, Рожественский не придавал особого значения присутствию этого маленького японского корабля, все время оповещавшего Того о его движении.

С утра на эскадре были произведены некоторые перестроения, разведочному отряду («Светлана», «Алмаз», «Урал») было приказано занять место сзади и прикрывать транспорты; «Жемчугу» и «Изумруду»—несколько выйти вперед и отгонять пароходы с курса эскадры.

Между тем, японцы сосредоточивались. Адмирал Дева с 3-м боевым отрядом, пропустив эскадру в темноте, нагонял ее, 5-й и 6-й боевые отряды с 8 час. 45 мин. шли в ее видимости. Таким образом, русский флот был окружен кольцом неприятельских крейсеров, наблюдавших за ним. Временами находила мгла и скрывала его, потом прояснивалось, и они снова приходили на вид.

В 9 час. утра Рожественский перестроил линейные суда в одну кильватерную колонну.

Около 11 ч. 10 мин. пошел сзади кабельтовых на 30 отряд адм. Дева. «Ушаков» открыл по нему огонь всем бортом, поддержанный другими судами эскадры. Рожественский поднял сигнал «не бросать снарядов». Японские крейсеры несколько отошли, но остались в видимости.

В полдень эскадра легла на курс NO 23°—во Владивосток.

Нашла мгла. Японские разведчики скрылись за ней. Адмирал Рожественский хотел этим воспользоваться и перестроить линейные суда в строй фронта, что представляло некоторые тактические выгоды, давая возможность всем кораблям вступить в бой одновременно.

Примечание. Для этого он приказал 1-му и 2-му отрядам повернуть «последовательно» на 8 румбов вправо, предполагая затем, вытянув оба отряда на перпендикулярном курсе, повернуть «всем вдруг» на 8 румбов влево, заставить 3-й отряд прибавить ход и перестроиться в строй фронта влево.

С подъемом сигнала «Суворов» начал ворочать вправо. Не успел он повернуть на 8 румбов (90°), как японские

разведчики вновь показались из мглы. Не желая преждевременно обнаруживать свое перестроение, Рожественский отменил маневр; а когда 1-й отряд вытянулся на перпендикулярном курсе, повернул с ним «последовательно» влево, образовав вторую кильватерную колонну, параллельно шедшим в кильватере 2 и 3 отрядам.

Таким образом, эскадра оказалась снова в двух колоннах, из коих левую вел «Ослябя», правую—«Суворов». Ход—9 узлов.

Примечание. Эти перестроения нельзя признать целесообразными, поскольку они не содержали в себе определенной идеи боя. Если бы Рожественский, действительно, считал выгодным тот или другой строй, то он должен был либо позаботиться о том, чтобы прогнать неприятельских разведчиков, либо не обращать на них внимания, заведомо считаясь с тем, что он идет обнаруженным. Получившийся строй двух кильватерных колонн был неудобен, ибо повлек за собой снова перестроение в одну, но уже перед самым боем.

Главные силы японского флота держались впереди у о-ва Окиносима. Того имел подробнейшие сведения о русской эскадре от своих разведчиков, настолько подробные, «как будто видел ее своими глазами», находясь за ее горизонтом. 1-й и 2-й боевые отряды шли раздельно, имея намерение атаковать левую колонну русского расположения. Крейсеры получили приказание атаковать транспорты эскадры.

Бой. В 1 ч. 20 мин. противники вышли на вид друг друга.

1-й русский отряд броненосцев, шедший правее, по сигналу с «Суворова», увеличил ход до 11 узлов, уклонился влево, чтобы выйти в голову левой колонны. Транспортам и крейсерам был поднят сигнал «отойти влево».

Главные японские силы, идя 15 узл. ходом, пересекли курс нашей эскадры справа налево и через некоторое время начали последовательно ворочать, сначала 1-й отряд (Того), за ним—2-й (Камимура).

В 1 ч. 49 мин. с лин. кор. «Князь Суворов» был сделан первый выстрел по «Миказа», шедшему головным. Расстояние—45 каб. (см. схему 10).

Рожественский хотел использовать положение, которое, казалось, давало некоторые выгоды русской эскадре, получавшей возможность бить японцев в моменты их поворота. Но это преимущество было только кажущееся: лишь головные ее суда могли принять участие в стрельбе, концевые же были столь удалены от противника, что последний выходил за пределы дальности их огня.

Японцы, заняв после поворота позицию впереди русской головы, получили возможность сосредоточить огонь на головных судах, атакуя с фланга. Огонь японцев сосредо-

точился по «Суворову» и «Ослябе» (флагманским кораблям), кругом которых ложилась масса снарядов. Удар был направлен прямо в тот центр, откуда исходило руководство русской эскадрой. Поражение этого центра должно было тягостно отразиться на дальнейшей боеспособности последней, так как у нее не было никакой другой связующей идеи



Схема 10.

боя, кроме сигналов командующего эскадрой, теперь находящегося под градом неприятельских снарядов.

Вскоре после открытия огня адмирал Рожественский повернул на 4 румба[1]) вправо, чтобы ввести противника в более выгодный угол обстрела головных судов эскадры.

---

[1]) 45°. *Ред.*

Японцы продолжали свое движение, охватывая ее голову и преграждая ей путь во Владивосток.

Уже через 10 минут после начала боя русские суда начали сильно страдать от японского огня. Фугасные снаряды производили громадные разрушения в небронированных частях корпусов и вызывали пожары. Между тем, русские снаряды не производили заметного эффекта в строю неприятеля.

В 2 ч. 15 мин. на «Суворове» начался сильный пожар, и была разбита задняя дымовая труба. В 2 ч. 20 мин. на

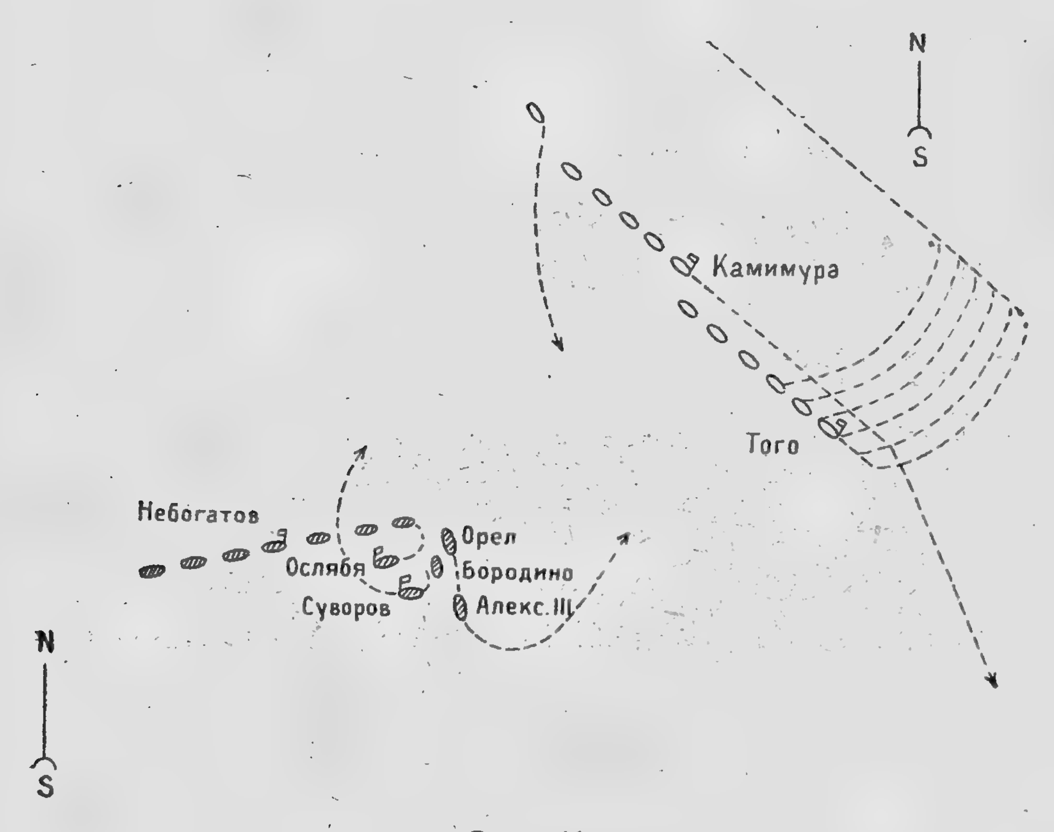


Схема 11.

«Ослябе»—большой крен на левый борт от пробоины в борту, пожар у боевой рубки и на мостике. В 2 ч. 25 мин. на «Суворове»—пробоина в подводной части, перебит рулевой привод и телеграф левой машины, броненосец имеет сильный крен и горит в корме и на мостике. Из-за порчи рулевого привода «Суворов» вышел из линии, вследствие потери стенег и порчи всех сигнальных средств. Он не мог поднимать сигналов. Адмирал Рожественский лишился возможности управлять эскадрой.

Когда «Суворов» вышел из строя вправо, остальные суда, не зная еще причины такого поворота, последовали за ним, вследствие чего эскадра повернула на SO. Следовавший

вторым, «Александр III», разобрав, в чем дело, изменил курс на О и повел за собой эскадру. «Суворов» более в строй не вступал до своей гибели. «Бородино» вышел из строя, но скоро занял место за «Ушаковым»... «Ослябя» вышел из строя, имея сильный крен.

Вот приблизительное положение эскадры около 2 ч. 30 мин. (см. схему 11).

В 2 ч. 50 мин. «Ослябя» лег на борт и утонул на глазах всей эскадры...

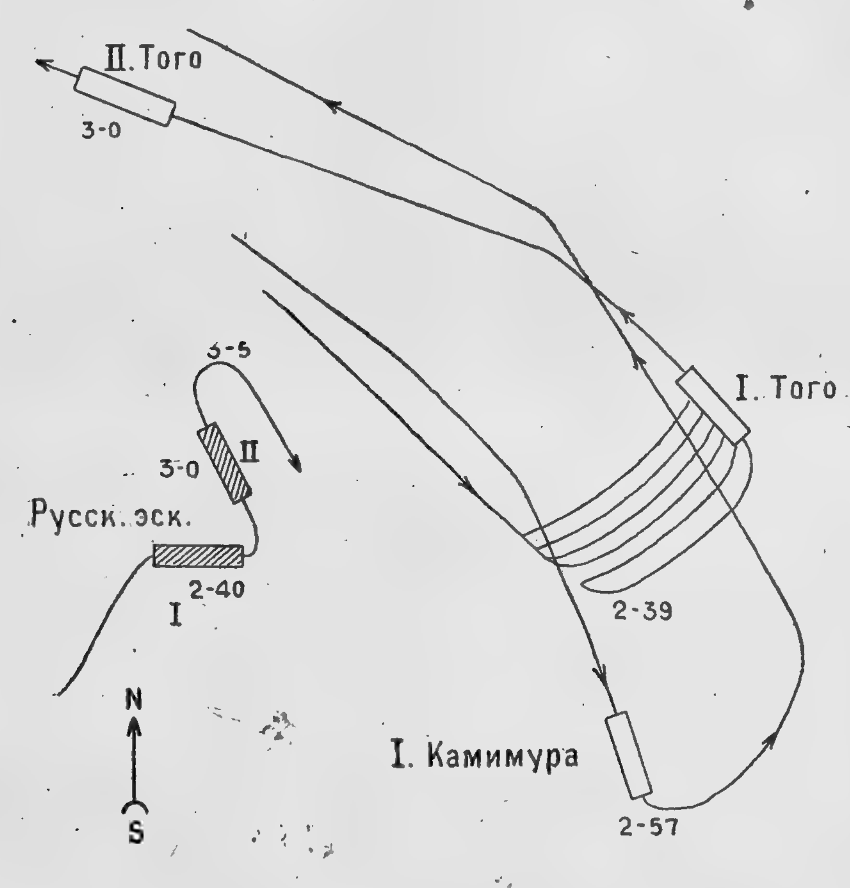


Схема 12.

Описанные события быстро следовали один за другим. В эти несколько десятков минут исход боя определился. Русская эскадра лишена руководства; впереди неясная директива прорываться во Владивосток, строй нарушен, японцы не имеют никаких видимых повреждений и давят эскадру своим огнем. Им оставалось только развивать дальше свой успех, столь быстро, почти без потерь, ими достигнутый.

В течение последующего периода боя эскадра старается поворотами выйти на курс во Владивосток. «Александр III», пользуясь тем, что неприятель, огибая голову, зашел на юг,

ворочает снова в NW четверть. Несколько спустя 1-й японский отряд ворочает «все вдруг» и вновь преграждает путь эскадре. Пока он ворочает, что сопряжено с ослаблением огня, Камимура со 2-м отрядом проходит между ним и русской эскадрой, продолжая интенсивный огонь. Таким образом, все время этих маневров огонь японцев был непрерывным.

1-й боевой отряд снова обогнал нашу эскадру, осыпая снарядами головной корабль. «Александр III», весь в дыму, изменил свой курс на SO, уменьшил ход и вышел из строя, имея большие повреждения. Эскадру повел «Бородино», перед тем снова занявший свое место. «Александр III», скоро оправившись, вступил в кильватер «Орлу».

Однако, не выдержав сосредоточения огня 1-го неприятельского отряда, «Бородино» повернул, за ним тотчас повернул Камимура со своим отрядом (см. схему 12).

В 3 ч. 5 м. полоса тумана скрыла сражающихся друг от друга. Тем закончился первый период боя, в течение которого мы имели возможность видеть блестящую согласованность действий японских отрядов. Они маневрируют раздельно и свободно, что не мешает им, однако, искусно согласовать свои маневры таким образом, что оба действуют все время против головы противника. Один ворочает, другой прикрывает его поворот, следя в то же время за маневрированием русской колонны. Все суда японцев имеют возможность вести огонь, тогда как из русской эскадры дерутся лишь головные, и временами—средние, хвост же бездействует. Стрельба русских не могла сравниться с японской. Зияющие разрушения первых производили удручающее впечатление, так как на стороне неприятеля не было видно никаких потерь.

Воспользовавшись тем, что противник скрылся в тумане, наша эскадра в 3 ч. 5 м. пошла на S, но через 10 мин. снова легла на курс Владивосток, ее строй несколько исправился.

Между тем, Того, потеряв русских и предполагая, что они будут стремиться пройти во Владивосток, повернул, за ним Камимура, и около 3 ч. 40 мин. противники снова увидели друг друга. Японцы были впереди и опять нажимали на голову русской эскадры, сосредоточивая огонь на ведущих судах.

«Суворов» шел разделенный от эскадры туманом. За это время он был обстрелен 1-м боевым отрядом с ничтожной дистанции (около 10 каб.) и по нему была произведена неудачная минная атака. Теперь он вновь попал под огонь главных сил неприятеля (см. схему 13).

Русская эскадра постепенно склоняется вправо. Того отошел, опасаясь, чтобы русские не прошли у него под

кормой. Одновременно он послал отряд истребителей в атаку на «Суворова», которая была опять неуспешна. Весь в дыму и пламени, «Суворов» отбивал атаку одной 75 *мм* пушкой, которая осталась цела.

Около 4 ч. 20 м. опять туман разделил противников, сражение вновь прервалось.

«Бородино», склоняясь вправо, повел эскадру на W. На этом курсе он встретил транспорты и крейсеры, ведущие бой с японскими крейсерами, и прошел между сражающимися, прикрыв тем сбившиеся в кучу транспорты.

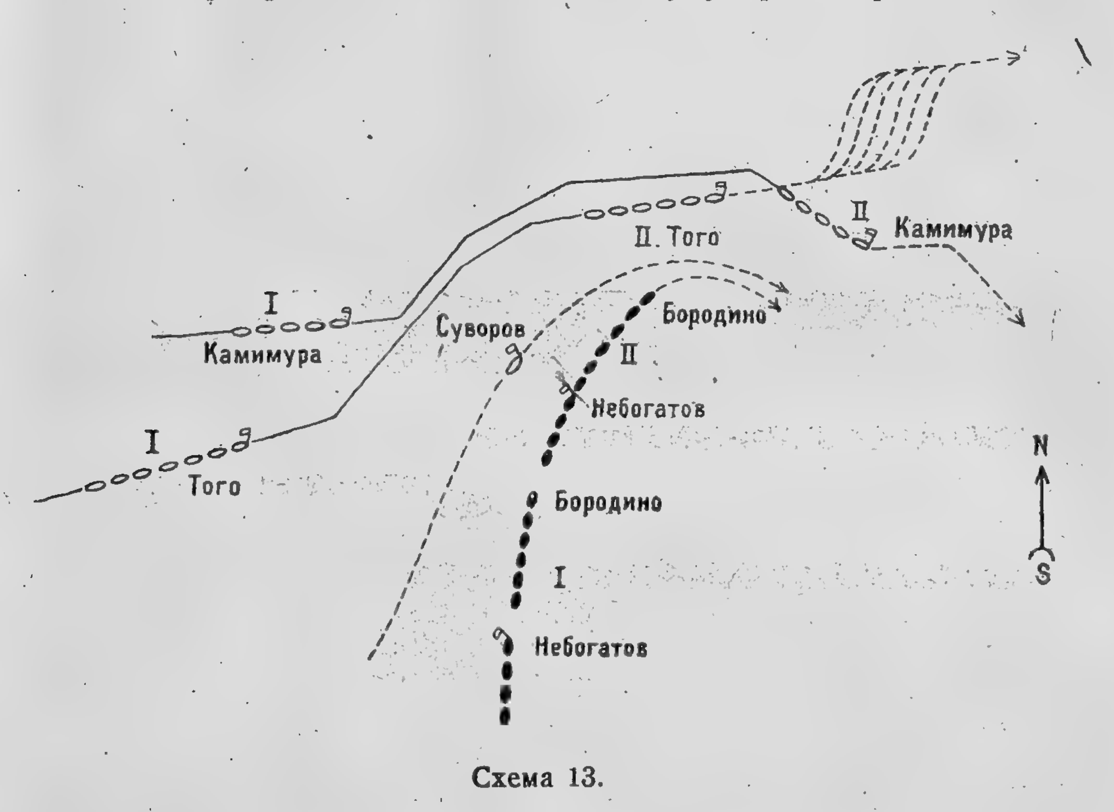


Схема 13.

Потеряв русских, оба главных японских отряда пошли на юг с целью найти их. Камимура услышал выстрелы, повернул на них, увидел русскую эскадру, сражающуюся с японскими легкими крейсерами, прошел с боем между ними. Потом русские линейные силы постепенно уклонились к северу, за ними последовали крейсеры и транспорты. Камимура вновь потерял противника.

Примечание. Как выше было сказано, японские легкие крейсеры одновременно с атакой 1-м и 2-м боевыми отрядами главных сил русских направились в обход эскадры для атаки транспортов, для прикрытия которых туда же были направлены и русские крейсеры. Здесь все время шел бой между ними, в которых приняли участие и подоспевшие суда 5-й японской эскадры. Во время боя кр. «Урал» получил несколько пробоин у ватер-линии и был брошен своей командой, «Анадирь» протаранил пароход «Русь», «Кам-

чатка» получила сильные повреждения. Крейсер «Светлана» получил пробоину в носу. С японской стороны выведен из строя кр. «Такачихо». Транспорты сбились в бесформенную кучу. Положение судов было очень тяжелым, когда подошли наши главные силы, которые, пройдя между ними и японскими крейсерами, нанесли повреждения последним: кр. «Касаги» должен был выйти из строя и под конвоем другого крейсера направился в порт, кр «Нанива» и кр. «Мацусима» получили повреждения; последний вышел из строя на все время боя.

В 5 ч. 30 м. миноносец «Буйный» подошел к горящему «Суворову», снял с него раненого Рожественского и чинов штаба. Адмирал был в беспамятстве. На миноносце подняли сигнал о передаче командования адмиралу Небогатову.

Позже, около 7 часов, 11 й отряд японских миноносцев атаковал «Суворова» с дистанции около 100 саж., и этот корабль, доблестно сражавшийся в течение всего боя, погиб со всем личным составом.

В 5 ч. 45 м. нашей эскадре удалось избежать Камимуры (который, потеряв нашу эскадру, пошел разыскивать Того, чтобы соединиться с ним до начала темноты). «Бородино» склонялся к северу; вне строя шел отдельно сильно подбитый, с большим креном, «Александр III»; крейсеры шли левее эскадры, транспорты—между ними. Вступивший в командование адмирал Небогатов показал курс № 023.

Между тем, 1-й японский боевой отряд искал противника, находясь севернее нашей эскадры. По пути он встретил оставленный командой поврежденный всп. кр. «Урал» и утопил его. Затем, идя на юг, он встретил русский миноносец (вероятно, «Буйный») и, уклонившись от него, увидел эскадру. В 6 ч. 7 м. «Миказа», а за ним и весь отряд, повернув на параллельный курс с нашей эскадрой и настигая ее, открыл огонь с дистанции около 33 каб., сосредоточив его на головном «Бородино». Когда дым от стрельбы и взрывов закрывал цель, отряд переносил его на следующий корабль «Орел». Русская эскадра постепенно уклонялась. Японцы нажимали на нее.

После 6 час. 30 м. подошел к месту боя 2-й отряд адмирала Камимуры.

В 6 час. 50 мин. перевернулся «Александр III», в 7 ч. 10 мин. погиб «Бородино»—оба со всем экипажем.

Солнце уже село. Главные силы японцев вышли из боя, направились к о-ву Джалет, чтобы ждать там наутро прохода остатков эскадры. К месту сосредоточения последней подтягивались с разных сторон японские миноносцы, которые должны были ночными атаками довершить успех, добытый японцами в дневном бою.

Итоги дневного боя. В результате дневного боя наша эскадра потеряла три сильнейших корабля 1-го боевого отряда («Князь Суворов», «Александр III», «Боро-

дино») и линейный корабль «Ослябя». Оставшийся единственный корабль 1-го отряда «Орел» имел тяжелые повреждения, но оставался в строю. Погибли всп. кр. «Урал», пароход «Русь» и транспорт мастерская «Камчатка». Из других судов—более других—были повреждены лин. кор. «Сысой Великий», «Светлана» и «Ушаков». Что же касается других судов эскадры, то хотя на многих из них и были попадания, но существенных повреждений они не имели.

С японской стороны сильнее других пострадал «Миказа», получивший около 30 попаданий, но остался в строю, так как русские снаряды не производили больших разрушений; прочие линейные японские суда имели лишь незначительные повреждения.

Теперь остатки русской эскадры должны были подвергнуться столь же упорным атакам японских миноносцев.

Ночь после боя. Сейчас же после отхода главных японских сил, с севера, востока и юга от русской эскадры были усмотрены неприятельские миноносцы. Желая избежать их, Небогатов приказал уклониться влево на SW. Этот поворот был выполнен крайне нестройно. Кто повернул «последовательно», кто «все вдруг», в результате образовалось скопление судов, в темноте едва различавших друг друга. На почве неопознания здесь были недоразумения вплоть до стрельбы по своим судам. Крейсеры шли впереди влево. В данных условиях их назначением должно было быть отражение атак миноносцев. Они должны были подождать с поворотом, выждать, пока не пройдут линейные суда и транспорты, и прикрыть их. Вместо этого адмирал Энквист ворочает одновременно и оказывается впереди эскадры опять.

Вскоре суда разобрались. Строй несколько выравнялся.

Положение эскадры и неприятельских миноносцев видно на схеме 14.

13 миноносцев в 3-х отрядах шли на эскадру с севера, 12 — так же в 3-х отрядах — с востока и 18 — с юга. Эскадра была окружена. Ей очень трудно было избежать атаки.

Если есть блестящие образцы военно-морского искусства, показанные японцами в Цусиме, то к числу их, несомненно, принадлежит план развертывания и атака миноносцев. Миноносцы ориентированы о противнике, его месте, составе и курсе. Главные силы до тех пор держались в соприкосновении с противником, пока миноносцы не закончили свое развертывание, и ушли тогда, когда на смену им вышли в атаку последние.

Примечание. Сосредоточение не было выполнено в полной мере. Часть миноносцев малых, вследствие свежей погоды, не могла выйти в море, и атака была выполнена только большими мореходными миноносцами. По плану же предполагался мощный минный удар всеми минными силами.

Здесь полностью использован опыт 28-го июля, когда русской эскадре удалось избежать атаки японских миноносцев, не нашедших ее в темноте ночи.

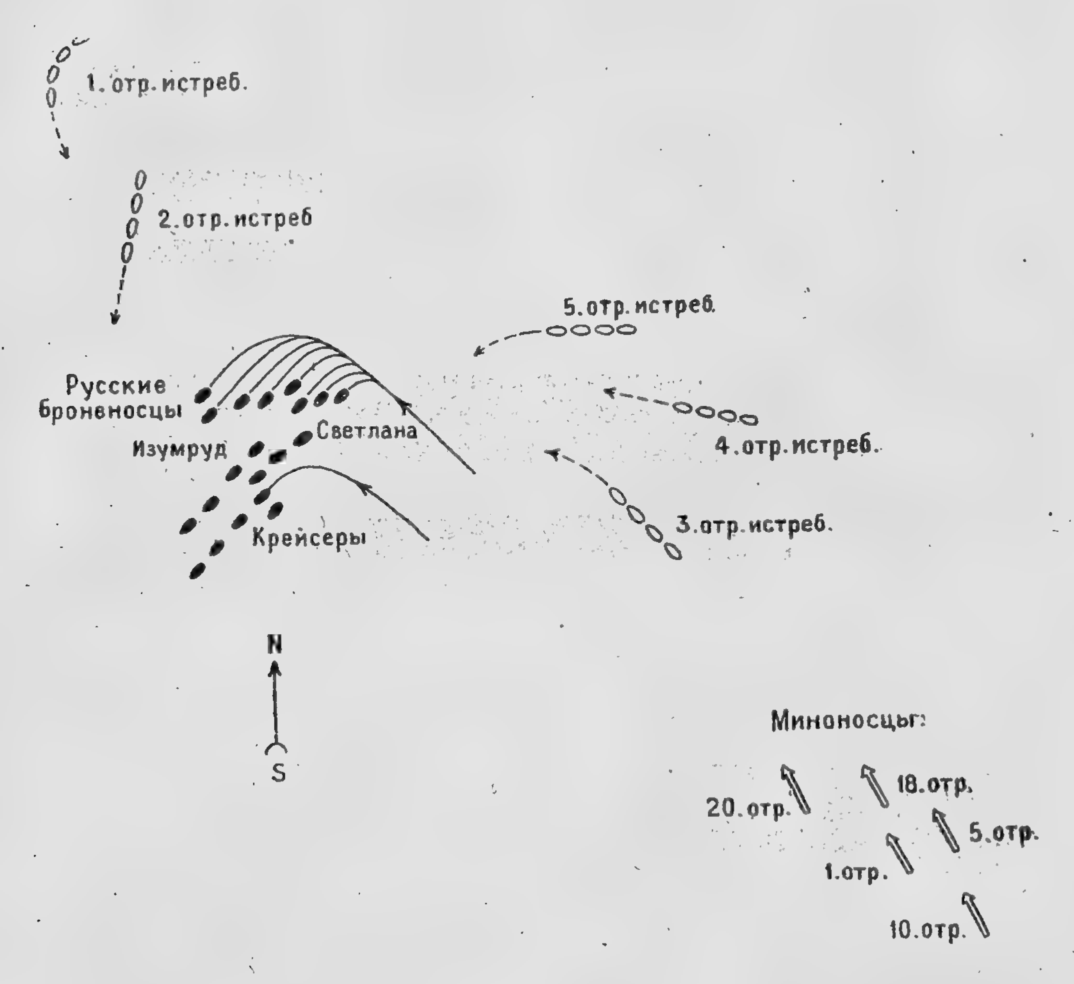


Схема 14.

Что касается наших миноносцев, то их роль сводилась к тому, чтобы днем служить для связи и оказания помощи поврежденным. — Для ночи же они не имели специальных инструкций. В эту ночь, когда для них представлялся случай итти самим в атаку против японских миноносцев, чтобы защитить свои главные силы, они держались вблизи последних без определенной надобности, подчас сбивая их и рискуя быть расстрелянными, будучи принятыми за неприятеля. Таким образом, ни крейсеры, ни миноносцы не облегчили положения эскадры.

Японцы бросились в атаку со всей стремительностью. Они шли в упор. Их задача облегчалась тем, что некоторые русские суда светили прожекторами, обнаруживая себя, кроме судов отряда Небогатова, которые шли без огней, благодаря чему не подверглись атакам, ибо миноносцы не находили их. Прочие же корабли, не стеснялись открытием прожекторов, отражали атаку всем бортом и, как маяки, притягивали к себе ищущие в море неприятельские миноносцы. Это преступное пренебрежение опытом боя 28-го июля должно быть поставлено в вину командованию русской эскадрой.

Около 9 часов, когда совершенно стемнело, эскадра легла вновь на злополучный курс № 0,23°—во Владивосток, Адмирал Небогатов, во исполнение директивы Рожественского, упорно шел к той же задаче. Теперь ему нельзя уже было выбирать иные пути, оставался один, — Корейский пролив.

В одну из первых атак кр. «Адмирал Нахимов» получил попадание миной и начал отставать от эскадры; несколько спустя, та же судьба постигла кр. «Владимир Мономах»; лин. кор. «Сысой Великий», уже имевший днем подводную пробоину и отстававший от эскадры, около 11 час. был поражен миной, но остался на плаву; лин. кор. «Наварин» получил мину в 10 час. и сильно отстал, около 2-х часов ночи он был вновь атакован, получил сразу две мины с обоих бортов и затонул со всем личным составом.

Кр. «Олег», по приказанию начальника крейсерского отряда, адмирала Энквиста, как только начались минные атаки, дал 18 узлов хода. За ним могли последовать только «Аврора» и «Жемчуг», остальные крейсеры и транспорты отстали. «Олег» два раза пытался повернуть на N, но, избегая атак, возвращался вновь на S. Отойдя далеко от эскадры, Энквист решил самостоятельно прорываться во Владивосток, предварительно зайдя для погрузки угля в нейтральный порт. Он пошел на Маниллу, где ему, однако, пришлось разоружить свои крейсеры.

Брошенные на произвол транспорты пошли на юг («Иртыш»—на восток, «Анадырь», на котором было много угля, повернул назад и прошел прямо на Мадагаскар).

Бр. береговой обороны «Адмирал Ушаков», вследствие получения днем пробоины, сильно отстал и шел отдельно. Крейсеры «Д. Донской», «Светлана», «Мономах», «Алмаз» оторвались от эскадры и шли поодиночке. Миноносцы разбрелись, идя некоторые отдельно, некоторые, придерживаясь больших судов.

Таким образом, ночные минные атаки японцев, помимо того, что нанесли существенные потери и повреждения русской эскадре, окончательно дезорганизовали ее.

С адмиралом Небогатовым оставались лишь: «Николай I», «Орел», «Сенявин» и «Апраксин» и кр. «Изумруд». Они шли как раз в то направление, где был сосредоточен японский флот.

Утром они были открыты. Весь японский флот в полном составе окружил остатки нашей эскадры. Адмирал Небогатов на «Николае I» сдался, «Орел», «Сенявин», «Апраксин» последовали его примеру, «Изумруд», пользуясь своим большим ходом, прорвал кольцо японцев и пошел самостоятельно во Владивосток. Шедший одиноко «Ушаков» был также вскоре обнаружен 2-м японским боевым отрядом. Камимура послал против него два крейсера. Те предложили сдаться. «Ушаков» ответил огнем и вел бой до тех пор, пока его башни могли стрелять. Когда крен от полученных повреждений увеличился настолько, что башни не могли вращаться, доблестный командир этого корабля (Миклуха-Маклай) приказал открыть кингстоны, и корабль затонул, провожаемый криками «ура» плававшей команды.

Так была уничтожена 2-я эскадра. Сдача Небогатова это — последняя капля, довершившая пределы поражения.

Адмирал Рожественский был передан с «Буйного» на «Бедовый», у которого было больше угля. «Бедовый», встреченный 2-мя японскими миноносцами, был сдан в плен его командиром, даже не сделав попытки вступить в бой.

Примечание. Судьба прочих кораблей эскадры была такова: лин. кор. «Сысой Великий», кр «Адмирал Нахимов» и «Владимир Мономах», не имевшие возможности, вследствие полученных повреждений, дойти самостоятельно до Владивостока, были затоплены своими командами у о-ва Цусима. Люди частью перебрались на о-в, частью были подобраны японскими вспомогательными судами.

Кр. «Дмитрий Донской» имел бой с двумя японскими крейсерами, потеряв способность управляться, свез команду на о-в Джалет и был затоплен.

Кр. «Светлана» после боя с двумя японскими крейсерами затонул у берегов Кореи.

Из миноносцев: «Громкий» имел бой с японским миноносцем и затонул близ о. Цусима; «Быстрый» «Блестящий», «Безупречный», «Буйный» погибли; «Бравый» прорвался во Владивосток, «Бодрый» прорвался в Шанхай, где был разоружен, «Бедовый» с Рожественским был взят в плен. «Грозный» прорвался во Владивосток.

Кр. «Изумруд», прорвавшийся сквозь неприятельские отряды накануне сдачи Небогатова, не пошел прямо во Владивосток, решил зайти в б. эпоху св. Владимира, где наткнулся на камень и был взорван командиром.

Кр. «Алмаз» ночью отделился от эскадры и, придерживаясь берегов Японии, миновал неприятеля и пришел во Владивосток.

Во Владивосток дошли лишь 1 крейсер и 2 миноносца, прочие либо погибли, либо были интернированы в нейтральных портах.

Значение Цусимского боя. Цусимское сражение определило окончательный перелом войны в пользу японцев. Неудача русской армии под Мукденом довершила поражение России.

После разгрома нашего флота обладание морем, а следовательно, возможность подвозить подкрепление и питать армию на материке была обеспечена японцам. В равной мере обеспечивалась полная безопасность метрополии, недосягаемой, за неимением флота, для русских.

Цусимским поражением было остановлено стремление России достигнуть преобладания на Дальнем Востоке и выйти на путь активной империалистической политики в Тихом океане. Мало того, Россия была поставлена в тяжкое положение и на других морских театрах, так как погибнувший флот предназначался не только для Тихого океана, но и для разрешения морских проблем ее, связанных с борьбой за выход к Средиземному морю из Черного и защиты от возраставшего военного могущества ее ближайшего западного соседа Германии.

Эти проблемы были поставлены на очередь ходом истории. Россия обладала достаточными рессурсами, чтобы создать сильный флот, и, лелея широкие планы по обеспечению своих морских театров, готовилась выступить в роли великой морской державы на океанских путях сообщений, на мировом океанском рынке. К этому ее побуждали не только империалистические замыслы правителей, но то историческое тяготение к морю, которое возможно проследить в течение всей ее истории. Для этого были брошены громадные средства и построен флот, количественно сильный, по своему составу уступавший только флоту Англии, конкурирующий с флотами Германии и Франции.

Цусимский погром поставил Россию в разряд второстепенной морской державы.

Ее положение на всех морских театрах стало критическим; она не имела сил, чтобы надежно охранить свои границы.

После Цусимы была вновь попытка создать флот, но и эта попытка оказалось неудачной. Увлекаемое ложной политикой, чуждое подлинным интересам нашего народа, царское правительство вмешалось в мировой конфликт, приведший к кровавой войне 1914—18 г.г., что пресекло работу по восстановлению ее морского могущества.

Пределы темы настоящего труда не позволяют подойти к широкой оценке значения Цусимы в общем ходе истории России в последующий период,—до мировой войны. Но несомненно, что неудачная война с Японией, потеря в ней флота явились общими предпосылками ее тяжелых поражений потом.

Уроки Цусимы. Мы проследили в общих чертах замысел, развитие и финал цусимской операции, закончившейся небывалым разгромом: полным уничтожением одной стороны, без каких бы то ни было существенных потерь—с другой.

Первопричины неудачи русского флота выходят далеко за пределы горизонта сражения и лежат в области, не имеющей непосредственного отношения к моменту боя.

Откуда мог родиться подобный замысел операции, вначале имевший некоторые обоснования, а затем приобревший все признаки опасной авантюры, предпринимаемой с негодными средствами? Как могла создаться атмосфера столь преступного легкомыслия? Кто те люди, которые направляли судьбу флота, не считаясь ни с целесообразностью, ни даже с очевидностью, ибо пробелы флота были очевидны, как то мы много раз указывали? Кто виноват в том, что наш флот представлял собою скорее музей образцов, нежели стройное боевое соединение, обладая дурными средствами, неорганизован и необучен?

Здесь недостаточно масштаба стратегии или тактики, чтобы с ними подойти к оценке причин цусимской катастрофы. Надо признать, что корень этих причин лежал во всей правительственной системе, господствовавшей тогда в нашем государстве.

Цусима—ее преступление; это—одно из последствий режима, когда вопросы, важнейшие для жизни государства, решались по произволу отдельных лиц, которым в жертву приносились интересы народа. Он, лишенный собственной воли и безгласный, должен был итти только на жертвы, сплошь да рядом бессмысленные и бесполезные. Жертвой была и Цусима. Но это жертва оказалась иной, нежели многие другие, к которым привык народ. Цусима открыла глаза на характер правящей власти. Это было одно из преступлений, где преступники не могли быть скрыты от народного негодования, где нити преступления слишком ясно вели к его источнику,—престолу и окружавшей его камарильи.

Морское ведомство было не лучше и не хуже других ведомств. Оно было—плоть от плоти, кровь от крови общего правительственного аппарата.

Отсутствие системы в постройке флота; несогласованность судостроительных программ с планами войны и боевых операций, отсталость и несовершенство технических средств; полное невежество в военных вопросах (мало невежество,—варварство); отсутствие специального аппарата, выполнявшего военно-морские оперативные функции (был небольшой отдел, терявшийся в дебрях адмиралтейства); цензовая система прохождения службы офицеров; отсутствие боевой подготовки и пр., это—все результаты деятельности

морского министерства, создавшего условия, в которых флот не мог быть боеспособным.

Военная наука говорит, что для того, чтобы победить, надо иметь «волю к победе». Недостаточно если эта воля есть только у вождя, хотя он первый, кто ею должен обладать. Воля к победе должна проникать во весь аппарат командования, центры такового от верхов его, пронизывая и захватывая весь личный состав. Победа выковывается не только бойцами, но работающим над созданием, обслуживанием и подготовкой флота. Непосредственные участники сражения являются лишь активными выразителями тех влияний, которые сложили их отношение к бою.

Эту волю мы видим у англичан, возглавляемых Нельсоном в Трафальгарской кампании, видим и у японцев здесь. Это есть то, что заставляло Японию держать инициативу в своих руках в течение всей кампании, то, что побуждало их тщательно изучать боевой опыт, стремиться к снабжению флота совершенными техническими средствами, упорно готовиться к бою, и, наконец, это же давало импульс предводительству в течение самой операции и боя. Можно критиковать отдельные маневры и поступки японцев в цусимском бою (например, недостаточную разведку, благодаря чему они рисковали пропустить неприятеля, или атаку транспортов, на что были брошены значительные силы в ущерб бою на главных направлениях), но в одном нельзя отказать им: у них было несомненное и прочное стремление к победе, которая являлась для них вопросом процветания или гибели нации. Мы различим эту сильную волю на всем развитии цусимского сражения; видно, как она давила волю русского командования, парализовав в первые же моменты управление эскадрой, а затем сжимая ее в тисках 1-го и 2-го боевых отрядов японского флота.

Была ли у русских эта воля? В победу не верил никто, начиная с самого Рожественского и кончая рядовыми участниками боя, показания которых сохранились в делах архивов той войны. Была не воля, а надежда, что, «может быть», обстоятельства сложатся так, что удастся провести операцию. Обоснованием этой надежды служили не реальные данные, а безотчетная вера в случай, вера, имеющая (поскольку это касается высших ступеней командования) какой-то мистический оттенок. У русских воли к победе не было. Не было потому, что она не родится из ничего, не является природным свойством или даром случая, а потому, что она создается в процессе упорной работы, базируясь не на слепую уверенность в своей силе, а на реальные обоснования. Напрасно после Русско-Японской войны говорили и в особенности в иностранной печати, что победили: «дух», «сила нации» и пр., при чем русским ставилось в вину, что они

принадлежат к той нации, которая неспособна побеждать. Это все неверно и ересь. Поставьте любого в ту обстановку, в какой был наш флот в доцусимские времена, и он не дал бы победы. Мы видели, что условия, предшествующие Трафальгарскому бою, сложили обстановку, при которой французский флот не был способен к победе, но французская армия побеждала. При чем тут национальные особенности, и можно ли говорить о способности к победе, как о черте национальной?

Нигде в других примерах военно-морской истории нельзя видеть так наглядно причинную связь между результатом боя и боевой подготовкой. Это видели (что бывает очень редко) и сами современники. Буря негодования после Цусимы была направлена даже не на непосредственного виновника неудачи на Рожественского. Клеймили аппарат морского ведомства, правительственную систему и были правы, ища здесь причины поражения русского флота.

Цусимский бой учит о необходимости весьма внимательно следить за целесообразностью подготовки и создания флота. Недочеты, часто невидные в мирное время (ведь русский флот до Русско-Японской войны считался третьим по могуществу, далеко оставляя за собой японский), во время войны обнаруживаются неожиданно и могут привести к катастрофе, могущей превзойти самое смелое воображение.

Операция, как мы сказали, содержала в себе элемент авантюры. Она была построена не на расчете, а на таких нереальных данных, как надежда на случай. Цусима предостерегает от повторения подобных экспериментов впредь.

Каковы же тактические итоги цусимского боя? Это сражение дает громадный материал для суждения, и мы не в состоянии охватить здесь всех сторон его опыта даже в сравнительно узком угле зрения тактики. Попытаемся лишь отметить наиболее важные выводы, которые должны быть учтены в последующем развитии этой отрасли военно-морского искусства.

Вопрос о командовании флотом в бою был вновь поставлен в рамки, продиктованные еще парусным флотом. То же самое, что мы говорили про Трафальгар, приходится повторить и здесь Управление флотом в бою должно базироваться на определенный план боя, выраженный в ясной идее о целях, методе и способах его ведения.

Того имел такой план. Он сводился к основной идее: атаковать превосходными силами головную часть колонны противника, крейсерами и легкими судами—его транспорты. Предполагая, что русская эскадра будет прорываться во Владивосток, Того озабочен, чтобы во время боя находиться к северу от нее, тем самым обеспечивая головное располо-

жение при атаке. Каждому отряду он дал свою задачу, вытекающую из общего плана.

Того не надо было держать все отряды соединенно, так как при этом он рисковал не использовать всех своих сил. Он предоставил полную свободу каждому, ориентировав их лишь этой, общей идеей плана атаки.

В развитии боя мы видим ряд самостоятельных, полных инициативы, маневров. Камимура не ждет сигналов Того. Он сам знает, что нужно для того, чтобы обеспечить атаку главных сил; выполняя ряд маневров по своей инициативе он задерживает поворот своего отряда в начале боя, опасаясь, что русские проскочат; он делает большой рейс на юг в поисках русской эскадры, скрытой туманом, и ведет ряд самостоятельных боев. Такая согласованность действий, которую проявили оба главных японских отряда, не может быть достигнута только распоряжениями командующего во время боя. Здесь чувствуется единомыслие начальников.

Что касается русской эскадры, то здесь мы имеем полную возможность проследить, к чему приводит отсутствие плана боя. Рожественский основывал свою систему управления на сигналах. Он превзошел Вильнева, который еще тогда считал, что связь в бою ненадежна, а с тех пор разрушительное действие снарядов, подвижность сражающихся, быстрота изменений обстановки, сделали ее надежной в еще меньшей степени.

Примечание. В приказах Рожественского перед боем есть указания, которые как бы намечают план боя. «Если неприятель покажется, то по сигналу главные силы идут на него для принятия боя, поддерживаемые 3-м броненосным отрядом и отрядами крейсерскими и разведочным, которым предоставляется действовать самостоятельно, сообразуясь с условиями момента. Если сигнала не будет, то, следуя флагманскому кораблю, сосредоточивается огонь, по возможности, на головном или флагманском корабле неприятеля». Однако, эти предположения не заключают в себе того, что мы называем планом морского боя. Это—неясные, общие места,—не более того. Что значит «итти на неприятеля», в какую часть противника направлена атака; где здесь указания о методе ее выполнения, чем они обеспечены, где задачи отрядов, кроме общего указания, итти на неприятеля? Что могли почерпнуть из этого приказа отдельные отряды, хотя бы крейсеры, которым предоставлялась инициатива?

Никакого случая инициативы, кроме стремления самостоятельно итти во Владивосток, мы не наблюдаем со стороны отдельных начальников. Почему? Потому, что прорыв во Владивосток был единственной идеей боя.

В Трафальгаре мы видели длинную негибкую колонну Вильнева. Здесь—русскую эскадру, вытянутую в строй длинного кильватера, при котором принимают участие в бою лишь головные суда, середина—временами, хвост—бездействует. Слабые силы русской эскадры ни разу не были введены в бой полностью, участвовала все время в бою их

часть, что устанавливало еще большее неравенство в пользу японцев, ведших бой отдельными отрядами. Негибкость организации русского флота много преуменьшала ее силы.

Того действует отдельными отрядами, не сводя эскадру в одно соединение. Благодаря этому, он получает возможность ввести свои силы в бой; по той же причине ему удается одним отрядом обеспечивать действия другого. Один атаковывает, другой обеспечивает (см. маневрирование японских главных сил в первый период боя). Раздельное маневрирование японцев было противопоставлено соединенному маневрированию русской эскадры. Все преимущества были на стороне первого.

Почему Рожественский не допустил раздельного маневрирования отрядов? У него, повидимому, были причины на это, иначе как можно объяснить, что сильные и вполне современные корабли типа «Бородино» были связаны тихоходными и слабыми кораблями, типа, напр., «Николай I». Причины эти ведут к той же основной предпосылке: у Рожественского не было плана, вследствие чего он не мог дать обоснованных распоряжений начальнику отряда, которому надо предоставить инициативу и самостоятельность, чтобы его отдельное маневрирование имело смысл и было согласовано с намерениями командующего. Рожественский предпочитает, вопреки всем тактическим доводам, держать весь флот на привязи за собой,—тенденция, давность которой исчисляется почти двумя столетиями, знакомая современникам строя баталии XVIII века.

Японцы стремились атаковать, победить врага во что бы то ни стало. Их атака обеспечивалась упорным стремлением русских на курс во Владивосток, выгодным исходным положением и значительным преимуществом в скорости. Наконец, она обеспечивалась прямым превосходством японских сил перед русскими.

Находили туманы—атака прерывалась. Не будь русские столь упорными в своем стремлении к прорыву, они могли бы, повернув на юг после первых неудач, выскользнуть от главных японских сил.

У русских не было сколько-нибудь обоснованной идеи атаки. Если бы такая была, то непременно возник бы и так или иначе был бы решен вопрос о том, как ее произвести и чем ее обеспечить. Здесь Рожественский был бы принужден стать на путь выяснения своих сильных и слабых сторон, стараясь обосновать где-либо и в чем-либо свое преимущество перед противником. Без этого преимущества победить нельзя. Пассивные попытки, упорное стремление к цели, не отвечающей обстановке, вот к чему сводятся его и привитые им эскадре тактические воззрения.

Рожественскому не нужна была разведка, ибо он не имел идеи боя, для которой она была бы необходима. Он не пытался сблизиться с противником, чтобы на малых дистанциях боя компенсировать дурную подготовку в ведении артиллерийского огня; он не отпустил транспорты, уменьшавшие ход эскадры и связывающие ее, потому что не мог оценить, не имея плана боя, тех преимуществ, которые дала бы ему скорость в бою, хотя бы считаясь с тем, что потом угля может не хватить.

Отсутствие разработанного плана, обдуманной идеи атаки и обеспечения ее было причиной целого ряда тактических промахов руководства русской эскадрой.

Указанные причины, обусловившие успех японцев, являются общими, которые можно проследить и в других сражениях; они, как мы видели, в значительной мере присущи и Трафальгарскому сражению.

Но Цусима дала особенный пример. Новые методы ведения огня и умелое его сосредоточение дали громадный перевес японцам там, где ставились в условия артиллерийского состязания. Этот совершенно новый и неожиданный для неприятеля фактор обусловил колоссальное неравенство сил. Здесь мы можем видеть эффект нового средства (ибо новый метод артиллерийского огня являлся несомненно новым средством) примененного сразу и в большом масштабе.

Впечатление эффекта артиллерийского огня отвело на второй план в течение последующего периода—от Цусимы до мировой войны—другие уроки, которые должно было извлечь из этого боя.

Неожиданный, непредвиденной мощности, артиллерийский огонь, решивший в несколько десятков минут исход первого столкновения, поразил прежде всего самих участников боя на русской эскадре, убив их активный дух и инициативу.

Японцы осуществили в бою подавляющее сосредоточение сил на атакованной части русского флота. Помимо противопоставления большего числа кораблей, искусного маневрирования, их сосредоточенный артиллерийский огонь дал тот результат, какого не видала история морских сражений в течение многих столетий.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ.

Ютландский бой.

ГЛАВА I.

От Цусимы до Ютланда.

Всего через 11 лет после Цусимы разыгралось сражение у берегов Ютландии, в котором приняли участие силы, развившие столь мощную энергию огня и металла, какую только можно было ожидать от столкновения флотов величайших морских держав эпохи, Англии и Германии, вооруженных всеми средствами современной техники.

Несмотря на краткость этого периода, он является весьма содержательным как в области прогресса военно-морской техники, так и в отношении военно-морского искусства. Русско-Японская война дала богатый опыт, который должен был соответственным образом отразиться на развитии средств и идей морского боя.

Техника. Мы уже отметили прогресс морской артиллерии, обозначившийся еще до Русско-Японской войны. Опыт последней подтвердил громадное значение первых достижений. Последующая работа артиллеристов, главным образом, фиксированная на изучении методов управления огнем, на снабжении приборами, допускающими точное ведение такового, дала новые и большие результаты. Не будет преувеличением сказать, что в 5 и 10 раз была повышена успешность артиллерийского огня тех же судов из тех же орудий, но обслуживаемых другими приборами и управляемых иными методами. Это обстоятельство еще более упрочило значение артиллерии, как главного оружия на флоте. Ряд технических усовершенствований, в отношении большей скорострельности, увеличения калибра, достижения лучших баллистических качеств орудий, составил большую работу, проделанную за это короткое время.

Увеличение дистанций боя, явно обнаружившееся во время Русско-Японской войны, вызвало признание за орудиями крупного калибра главного значения. Корабли стали

вооружаться последним преимущественно. Изучение условий артиллерийской стрельбы во время боя вызвало новое требование—однообразие калибра. С этих пор прекратилось нагромождение на одном корабле орудий всевозможных калибров, как то мы видели в эпоху Русско-Японской войны. Один калибр, главный—12—15 *дм.* для линейного боя и один—противоминный — 4 — 6 *дм.*, назначение которого, главным образом,—отражение минных атак и стрельба по небронированным целям. Количество главной артиллерии вместо 4-х орудий 12 *дм.* калибра возросло до 10—12 орудий 11—13½ *дм.* или 8 орудий 15 *дм.*

Постройка в Англии линейного корабля „Дредноут" (1906 г.) определила новую эпоху в линейном судостроении.

Примечание. Данные „Дредноута": водоизмещение 18.000 т. 10—12 дм. орудий, 24—76 т., ход—21,5 узла, брони—11—4 дм.

Корабли предыдущей постройки сразу вышли из первой линии, вытесненные оттуда кораблями новых типов.

Увеличение бронирования, утолщение брони, увеличение артиллерии и хода (с 18 до 20 и 23 узлов) вызвали соответственное увеличение и размеров корабля. Водоизмещение с 12—13.000 тонн возросло до 25—28.000.

Вот сравнительные данные линейных кораблей типа „Миказа" с наиболее современным кораблем, участвовавшим в мировой войне (и до сих пор остающимся в первой линии) типа „Куин Елизабет".

	„Миказа"	„Куин Елизабет"
Водоизмещение	15.240	28.500
Артиллерия	4—12", 14—6" (дюйм.) [1]	8—15" 16—6" (дюйм.) [1]
Броня	7—4 / 8"	14—6" / 14
Минное вооружение . .	4	8
Ход	18	25

Во время Русско-Японской войны выяснилась ценность класса линейных (броненосных) крейсеров, и они получили дальнейшее развитие. Заданиями линейного крейсера явились: линейный бой на ряду с линейными кораблями; выполнение задач авангарда; поддержка операций легких крейсеров. Особо большой ход, превосходящий таковой линейных кораблей, бронирование, несколько уступающее им, меньшее количество (но того же калибра) крупной артиллерии характеризуют этот класс.

---

[1]) 6" (дюйм.) артиллерия здесь является противоторпедной. *Ред.*

Данные новейших (к 1916 г.) линейных крейсеров:

	Английский „Тайгер".	Германск. „Зейдлиц".
Водоизмещение	28.500	25.000
Артиллерия	8—13½", 12—6"	8—12", 12—6"
Броня	3—4 / 10—9"	
Ход	28,5	28

Прогресс типов легких крейсеров выразился в придании им значительно большего хода, увеличении средней артиллерии, каковая является главной для судов этого класса.

Данные легких крейсеров:

	Английск. „Чемпион".	Германск. „Росток".
Водоизмещение	5.500	4.900
Артиллерия	2—6" 8—4"	12—4"
Броня	„ „ „	„ „ „
Минное вооружение	4	2
Ход	30	29,3

На-ряду с артиллерией, весьма большому усовершенствованию подверглась торпеда. Про нее мы упоминали в период до Цусимы. Появившись в 60-х годах, она сравнительно медленно развивалась, и использование ее ко времени Русско-Японской войны требовало исключительных условий: близкая дистанция атаки, почти в упор, благоприятная обстановка, обеспечивающая подход небронированным миноносцам на небольшие дистанции. Теперь дальность мины, скорость хода ее возросли значительно, что обусловило и иные методы ее использования.

Улучшение качества миноносцев, скорости их хода, введение рациональных методов стрельбы позволили мину считать оружием не только ночного, но и дневного боя на море. Число аппаратов на миноносце возросло (на новейших—до 4—тройных, т.-е. до 12 мин. в залпе).

Данные миноносцев в 1916 г.:

	Германский S—13.	Английский „Номад".
Водоизмещение	564	1000
Скорость хода	32,5	33—35
Минное вооружение	4	4
Артиллерийск. вооружение	2—3,2"	3—4"

В период 1905—1914 г. в составе флотов появился новый класс судна,—*подводная лодка*. Идея подводных лодок существовала давно. Еще в Северо-Американскую междоусобную войну имел место неудачный опыт применения подводной лодки. С тех пор эти опыты не прекращались. Но

только в самом начале XX столетия техника разрешила проблему подводного плавания, выработав тип корабля, плавание которого под водой достаточно безопасно. Каждый год давал все новые достижения, и к 1916 году в строю флотов находились лодки, которые были способны делать дальние морские переходы и отличались большой выносливостью (в техническом смысле), будучи сильно вооружены.

Данные лодок 1914—16 г.г.

Водоизмещение.	2.000
Ход над водой	20
Ход под водой	12
Вооружение	6 м. аппар.
	2—8 дм. оруд.

Однако, значение подводных лодок было полностью осознано лишь во время самой войны, при чем все плоды внезапности их широкого применения были пожаты немцами, использовавшими их первыми в большом масштабе [1]).

Мина заграждения была усовершенствована как в отношении своей конструкции, так и в смысле разрушительного действия (вес заряда мины заграждения во время Русско-Японской войны 2—3 п., во время мировой—8 п.). Применение этого оружия возросло чрезвычайно. Относительная дешевизна и простота конструкции, допускающей массовое производство, позволили выбросить во время мировой войны грандиозное количество мин заграждения (одно „великое“ заграждение в Северном море, поставленное союзниками состояло из 150.000 мин). Русско-Японская война была последней, когда корабли могли свободно плавать в театре военных действий, в районах прибрежных и с малыми глубинами. В мировой войне пришлось считаться с большим числом мин, которыми заграждались не только узкости и подходы, как то было раньше, но и обширные части открытого моря.

Столь обширное применение мин заграждения вызвало развитие средств для борьбы с ними: траление и специальные суда тральщики, которые в крупных соединениях входят в состав флотов (число тральщиков измерялось сотнями). На-ряду с тральщиками стали устанавливаться тральные приспособлення и на самих боевых судах, при чем последние типы таких тралов (параваны) в достаточной мере обеспечивали плавание по минному полю, отсекая и отбрасывая мины с пути корабля. В свою очередь, это вызвало устройство различных приспособлений, защищающих мин-

---

[1]) Первоначально использование производилось главным образом против внешней торговли. *Ред.*

ное поле, предопределяя будущее минам без‘якорным, плавучим, которые таким путем обнаружены быть не могут.

Беспроволочный телеграф был изобретен незадолго перед Русско-Японской войной. Но тогда, технически несовершенный, он не имел особо важного значения. Этот способ связи был ограничен условием расстояния, допускал помеху и, наконец, не был надежным. Японцы ко времени Цусимы широко пользовались беспроволочным телеграфом, но, повторяю, это средство не было главным для связи. После Русско-Японской войны усовершенствование радиотелеграфа пошло быстрым темпом. В мировую войну радиотелеграф стал главным средством связи судов флота как с берегом, так и между собой. Ведение радиотелеграфа в морских операциях по своему значению может быть уподоблено введению проволочного телеграфа на суше. Как тот поставил в совершенно иные условия вопросы связи и управления частями войск при развитии боевых операций, так беспроволочный телеграф упростил сношения между судами.

Безусловная надежность радиотелеграфа до боя, возможность быстрого восстановления при авариях, обусловили широкое применение этого средства.

Однако, как бы ни было велико значение радиотелеграфа, он, как то мы будем иметь случай убедиться, не произвел полной переоценки системы управления боем, чего, казалось бы, можно было ожидать.

Наконец, развитие авиации. Авиация зародилась в период между Русско-Японской и мировой войной. Воздухоплавание (дирижабли) так же получило новые и мощные средства в этот период. Развитие морской авиации шло несколько медленнее чем сухопутной. Боевые свойства аппаратов, ничтожный район действия, сравнительно с необходимым для операций в открытом море, являлись объективными условиями, затруднявшими применение этого средства для главных операций в открытом море, пока оно технически не будет усовершенствовано. Однако, как средство прибрежной разведки, для борьбы с подводными лодками, для связи между отдельными пунктами побережья, наконец (к середине войны), как средство для бомбардирования прибрежных пунктов и гаваней, авиация обладала уже подходящими свойствами. Дирижабли были вполне в состоянии производить дальнюю разведку в море.

Таким образом, мировая война на море прошла в условиях, при которых авиация не могла иметь решительного влияния, оставаясь в общем подсобным средством, возможности которого были довольно ограничены.

Новые средства—авиация и подводные лодки—большой прогресс развития средств уже имевшихся, что видно из

цифр, которые мы сопоставляем, указывает, что 9 лет для развития техники, это—очень значительное время. За 9—10 лет флоты меняют свою физиономию, средства совершенствуются, заменяясь другими, много более могущественными.

Если до сих пор мы наблюдали сравнительную устойчивость типов морских кораблей и видов оружия, то они в дальнейшем становятся все более кратковременными, быстро уступая свое место другим, новым.

Прогресс техники не совершается прямо пропорционально времени; он имеет большое, все нарастающее ускорение. Это должно быть учтено при оценке перспектив ее будущего.

Военно-морское искусство.

Период после Русско-Японской войны—несомненное пробуждение интереса к военно-морским наукам. Если ранее, описывая предыдущую эпоху, мы имели основанием сказать, что начало и середина XIX века были потемками теории военно-морского дела, и к концу эти потемки начали несколько проясняться (труды Мехена, Колоамба, Макарова), то после 1905 года уже было не так.

Русско-Японская война дала толчок к изучению военной стороны военно-морского дела. Стало ясно до очевидности, что не только техническое превосходство решает исход морского сражения, что поражение русских и успех японцев явились следствием ряда грубых ошибок первых—как стратегических, так и тактических, следствием дурной подготовки и дурного руководства, что военно-морское искусство требует, прежде всего, разработки основных идей, которые бы ориентировали его развитие.

Действительно, в следующую затем эпоху после 1905 года и до мировой войны тактические вопросы изучаются и понимаются в иной плоскости, нежели ранее. Не только техническое совершенство оружия, но и методы использования его в условиях боя привлекают к себе внимание.

Однако, вопрос еще не ставится во всей полноте. Военно-морское искуство продолжает быть несвободным от увлечений, создаваемых разительными впечатлениями последне-прожитой войны. Таким впечатлением было отмеченное нами подавляющее превосходство японского огня, явившегося одним из наиболее разительных факторов, решивших Цусиму. Поэтому развитие морской тактики приняло определенный уклон, в сторону подчинения ее свойствам и использованию артиллерии прежде всего. „Уметь стрелять, иметь хорошие пушки и снаряды—значит обеспечить себе победу в бою"—было основной идеей тактики. Под этим лозунгом и шла ее работа.

Та реформа в артиллерийском деле, о которой мы говорили при подготовке японского флота к цусимскому сражению, получила дальнейшее углубление и развитие. Были выработаны правила артиллерийских стрельб, точно обоснованные теоретическими расчетами и обширными опытами, были найдены новые методы ведения огня, разработаны приборы для точного управления артиллерией; тактика получила от артиллерии задания для маневрирования эволюций в целях обеспечения наибольшей продуктивности стрельбы; разработаны соответствующие строи флота и пр. В основе же всего, как сказано, была положена идея: подчинения тактики линейного флота требованиям артиллерии.

Переобучение флотов в артиллерийском смысле было первым шагом военно-морского искусства после Русско-Японской войны.

Затем, с значительным опозданием тот же метод был приложен к использованию торпедного (минного) вооружения. Доселе бессистемная торпедная стрельба была нормирована расчетами, основанными изучением свойств торпеды, что привело к перемене взглядов на этот род орудия. Достижения техники раскрыли для него новые горизонты.

Таким же путем подошли к изучению других видов боевых средств флота.

Но это еще не было законченное учение о бое. Путь, пройденный военно-морской тактикой в рассматриваемый период, можно охарактеризовать лишь как громадную подготовительную работу. Живая природа боя еще не была охвачена ею. В тени оставались основные идеи—принципы боя. Между артиллерийским состязанием в условиях боевой обстановки и *атакой* в бою большая разница. Первые же боевые столкновения мировой войны показали, что уметь стрелять,—это еще совсем не значит уметь провести бой, где постановка задач, распределение сил для их выполнения, гибкость управления и маневр не могут быть подчинены узким требованиям артиллерии, и что предстоит еще большая работа по выявлению принципиальной стороны боя, каковая сознавалась, но была оторвана от практики. В последующей главе, при описании ютландского сражения, мы попытаемся выявить, чего не доставало тактике того времени, почему она оказалась несостоятельной разрешить задачу боя в современных условиях.

К 1914 году на флотах были выработаны правила использования оружия, но нигде не было выработано морского боевого устава, охватывающего сущность тактики. Не было того, что давно уже имели все армии,—руководства для боя (полевые уставы).

Засилие техники, преобладание узко-артиллерийских тенденций привели к тому, что не было дано объективной

оценки новым средствам морской войны,—подводным лодкам, значение которых обнаружилось неожиданно уже после начала военных действий. Самый масштаб и характер боевых операций не был предвидим, и флоты оказывались не подготовленными, принужденными уже во время войны вырабатывать тактические приемы и способы решений боевых задач.

К чести русских моряков надо сказать, что на русском флоте ранее, чем у других, была осознана неудовлетворенность состоянием тактики, и наша военно-морская наука уже вплотную подошла к тем широким вопросам, которые возникли в течение самой войны (напр., у нас велись подготовительные работы по составлению боевого устава, мы предвидели несостоятельность узкого взгляда на бой, сводящего его к состязанию в стрельбе, значение маневра в бою и пр.). Тяжкие уроки прошлой войны содействовали тому, что наша тактическая работа значительно опередила работу иностранных флотов.

Но влияние Русско-Японской войны не ограничилось только толчком к развитию тактики. Она заставила пересмотреть идеи в области подготовки и организации морских сих, оборудование театров, реформы аппарата управления, на основе ее опыта, хотя и истолкованного, как указано выше, несколько односторонне.

ГЛАВА II.

Подготовка ютландской операции.

Общий обзор развития английского и германского флотов перед мировой войной.

Обстоятельства, приведшие к мировой войне, явившейся следствием ряда противоречий в империалистической политике двух групп мирового капитала, возглавляемых Англией и Германией, лежат вне рамок нашего исследования. Эта политика, в погоне за новыми рынками, новыми объектами эксплоатации, не могла не привести к кровавому столкновению, разбившему почти весь мир на две враждебные группы.

Призрак мировой войны, мыслившийся в виде столкновения Англии и Германии, начал принимать реальные формы с тех пор, как последняя, для обеспечения и дальнейшего продвижения своей активной политики, выступила с планами грандиозных вооружений, объект которых был ясен с самого же начала. Это была Англия.

Коль скоро выяснилась неизбежность войны, в процессе подготовки к ней сгруппировались и прочие державы, инте-

ресы капитала которых были затронуты предстоящим грандиозным столкновением.

Англия и Германия начали вооружаться. Они стали во главе общего вооружения, которое распространилось и на другие державы: Россию, Францию, Италию, Австрию, С.-Америк. Соед. Штаты, Румынию, Сербию, Болгарию, Турцию...

Виднейшую роль в этих приготовлениях играли морские силы. Характер театра, а таковым представлялся почти весь мир, указывал на громадное значение флота в грядущей войне.

Общее внимание сосредоточилось кругом одного центра. Таким центром было соревнование Англии и Германии в новом судостроении.

В 90-х годах прошлого столетия в Англии провозглашен принцип, который должен был лечь в основу ее судостроительных планов „two powers Standard", по которому английский флот должен был быть равен соединенным флотам двух, следующих по силе за Англией, морских держав. Поскольку Англии удавалось сохранять такое соотношение ее сил к силам возможных противников, она могла быть совершенно спокойна,—ее колониальная политика вполне обеспечивалась; ее бесспорное преимущество на морях не могло быть никем оспариваемо. Но это положение вещей не могло долго продолжаться. Выступление Германии с ее проектами морского военного судостроения, задуманного в очень большом масштабе, потребовало бы от Англии чрезмерных рессурсов, чтобы удержаться в этой пропорции,—таких, которых она дать не могла.

Когда германское судостроение приняло явно угрожающий для Англии характер, Англия должна была отказаться от помянутого принципа, ограничиться более узкой задачей (ибо большая была ей уже непосильна). Новый принцип „two Keels toone" [1]) формулировал ее стремление на каждый новый корабль, следующей по силе за ней морской державы (Германии), строить два новых своих корабля. Таким образом, каждое новое усиление судостроения в Германии должно было вызвать двойной ответ со стороны Англии. Чем дальше, тем это должно было быть труднее для Англии.

Датой, которая определила начало выхода Германии на путь прямого соперничества с Англией в новом судостроении, является 15-ое июня 1897 г., когда адмиралом Тирпицом, морским министром Германии, при полном сочувствии и поддержке Вильгельма II, был внесен в рейхстаг «закон

---

[1]) На каждый вновь выстроенный корабль Германией Англия должна построить два корабля. *Ред.*

о флоте». Этот закон был принят последним настолько благожелательно, что через 2 месяца по его внесении правительство вошло с представлением о дополнениях к нему (другое дополнение было в 1906 году, а в 1908 году были сокращены сроки службы отдельных судов, что фактически обновляло и качественно усиливало флот).

Закон о флоте предусматривал состав флота в 38 линейных кораблей, 20 больших крейсеров, 38—малых и 144 миноносца; кроме того, по мере надобности, учебные и вспомогательные суда. Утвердив этот состав, рейхстаг принял тем на себя обязательство утверждать затем все ассигнования, которые потребны как на создание такого флота, так и на поддержание его. Морское министерство могло, считая кредиты забронированными за ним, спокойно и планомерно осуществлять программу.

Полная тому противоположность имела место в Англии, где кредиты на судостроение находились в зависимости от политики партии, находящейся в данный момент у власти, благодаря чему они были подвержены случайным влияниям. Правда, все партии того времени поддерживали вопрос о судостроении, но не все они одинаково реагировали на расходование средств, на то потребных, отрываемых от культурных надобностей народа. Англия все время нервничала. Она не раз искала путей воздействовать на Германию в смысле ограничения ее вооружений, не выражая, однако, желания ослаблять свои позиции господствующей на море державы. Эти попытки, естественно, оставались безрезультатными.

К моменту начала войны Германия не успела осуществить всей своей программы. Для Англии 1914 год был выгоден в смысле соотношения сил. С этой точки зрения—момент войны был ею выбран весьма удачно, она взвесила все шансы, прежде чем решиться на нее.

В начале войны Англия и Германия обладали следующими морскими силами:

	Англия	Германия
Лин. кор. новые	35	17
» » устар.	32	20
Лин. крейс. нов.	10	7
» » устар.	27	8
Легк. крейс. нов.	58	30
» » стар.	40	8
Миноносцы	329	155
Подводные лодки	88	26

На ряду с судостроением шла усиленная подготовка театра, оборудования баз и приморских крепостей.

Германия с прорытием канала Вильгельма получила обеспеченное сообщение между Балтийским и Северным морями,

доселе разделенными проливами, находящимися во владении Дании. Таким образом, базы того и другого моря были способны обслуживать германский флот на главном театре, каковым было Северное море.

Германцами был оборудован ряд военных портов, из коих главные: Киль—в Балтийском море и Вильгельмсгафен — в Северном. Приморскими крепостями, — Гельголанд — Куксгафен — Вильгельмсгафен был защищен плацдарм, являвшийся районом для развертывания греманского флота в Северном море, обеспечивающий его от тесного заблокирования.

Важные порты Англии—Портсмут, Портланд, Девенпорт, Дувр, расположены на северном берегу Канала. В немецком же море была сооружена база в б. Розайт.

Однако, несмотря на то, что оборудование театра базами было предусмотрено заранее, ни английский, ни германский флоты не могли быть удовлетворены ими. Первый, из опасения атак германских подводных лодок был вскоре принужден перенести базирование главных сил флота на север Англии, в Оркнейские о-ва, в бухту Скапа Флоу, где не было в начале войны никакого оборудования, второй должен был считаться с неудобствами выходов из гаваней, расположенных в устьях рек, где переменная глубина на баре сильно затрудняла выход в малую воду.

События, предшествовавшие ютландской операции.

Ютландское сражение имело место 31-го мая—1-го июня 1916-го года, т.-е. в исходе второго года войны. В течение всего этого времени происходили боевые действия, которых не приходится отрывать от замысла ютландской операции, являвшейся в известной степени логически связанной с ними.

К началу войны главные силы германского флота были сосредоточены в отечественных базах. Для действий против торговых судов на океанских путях сообщений в заграничных водах был оставлен крейсерский отряд (под командой адмирала Шпее) и несколько канонерских лодок, несших до войны станционарную службу. На этот отряд возлагались большие надежды: он должен был, угрожая колониям, во-первых, отвлечь значительное количество английских сил с главного театра, а во-вторых, — непосредственными действиями против торговли противника подорвать таковую и затруднить сообщение Англии с колониями.

Примечание. Главная часть крейсерской эскадры была сосредоточена в Тихом океане, где состоял отряд из бр. кр.: «Шарнгорст» и «Гнейзенау», легких крейсеров: «Нюренберг», «Лейпциг», «Эмден» и нескольких вспомогательных судов с базой на Цинтао.

Крейсерскому отряду удалось притянуть на себя значительные силы как англичан, так и союзников. Однако, наличие большого числа вспомогательных крейсеров в английском флоте, неисчерпаемые резервы флотов союзников (в Тихом океане—весь японский флот) не отразились слишком на ослаблении сил англичан на главном театре, тогда как отсутствие этих крейсеров для главных сил немецкого флота чувствовалось весьма сильно.

Действия германских крейсеров отличались большой энергией, предприимчивостью и доблестью. Они навели панику на мировых путях сообщений, уничтожая коммерческие суда с контрабандой; они имели успешный бой (у Коронелля) с отрядом английских судов, уничтожив его; отдельные крейсера дали примеры крупных подвигов (более других отличился „Эмден", крейсерство которого представляет целую эпопею подвигов; между прочим, он утопил русский крейсер «Жемчуг«); они весьма затруднили отправку подкреплений на фронт из колоний, и в частности—отправку из Австралии и Новой Зеландии.

Но недолго продолжались их подвиги. В течение 1914 года они все были уничтожены. (Отряд адмирала Шпее—в сражении у Факланских о-ов, прочие крейсеры в отдельных боях). Таким образом, крейсерские операции хотя и дали некоторый результат, но в целом не сказались на ходе кампании.

Операции крейсеров были не более, как эпизодом в общем ходе событий войны. Главным же фактором явилась блокада Германии английским флотом и флотами союзников. Английский флот блокировал Северное море, французский и итальянский — Средиземное море; Русский флот, хотя и много уступавший противнику на Балтийском море, значительно затруднил сообщение и здесь; на Черном же море, несмотря на усиление турецкого флота германским крейсером «Гебен», русский флот преобладал, хотя и условно.

Окруженная враждебными государствами, блокируемая Германия была изолирована от внешнего мира. Правда, оставалась небольшая щель, через которую мог производиться подвоз в Германию через Швецию и Норвегию, но сравнительно с потребностью Германии это было слишком немного.

Избавиться от блокады можно было только разбив английский флот, ибо не прорыв отдельных судов, но регулярное и надежное сообщение с внешним миром—вот в чем нуждалась Германия. Для боя с превосходными (почти вдвое) силами противника она не располагала достаточными боевыми средствами. Достижение же этой задачи путем ряда продуманных операций постепенного ослабления английского флота, чтобы подготовить обстановку, в которой можно было бы дать бой с уверенностью в успехе затруднялось,

с одной стороны, предусмотрительностью англичан, убравших свои главные силы к Оркнейским о-ам, тем самым удалив их от противника, а с другой—все тем же отсутствием средств.

На опыте Германии мы видим, что прямая конкуренция с противником, имеющая целью догнать его только в количестве сил, оказывается несостоятельной, коль скоро нельзя оттянуть войну до тех пор, пока не установится благоприятное соотношение сил. Война случилась раньше, чем предполагала Германия (здесь имела место та же ошибка, что и в Русско-Японской войне со стороны русских: политика не была согласована с реальными средствами, ее обеспечивающими. Она не должна упреждать развитие боевых средств. Как Россия оказалась не в состоянии поддержать свою политику боевыми средствами, так на море не могла этого Германия). К моменту войны она не успела накопить достаточное количество сил. Это могло быть восполнено, если бы в основу создания был положен план войны, базирующейся на каком-либо определенном преимуществе перед противником, которое должно быть достигнуто прежде всего, в первую очередь, ибо, не имея никакого и ни в чем преимущества, кампании выиграть нельзя. Германия не имела таких крупных преимуществ. Она располагала теми же судами, что и англичане, но только в меньшем количестве, чем они. Стратегическая обстановка сложилась так, что в ней нельзя было (по крайней мере, с точки зрения обстановки, как она рисовалась германскому морскому командованию) найти условий, которые бы дали восможность начать решительные операции против английского флота.

Начало войны застало германское морское командование врасплох, хотя война эта и была подготовлена прежде всего самой Германией.

Первое время германский флот был занят оборудованием охраны Гельголандской бухты, которое оказалось недостаточным, несмотря на значительные береговые укрепления, здесь имевшиеся. Для охраны водного района и несения разведочной службы, чтобы предупредить во-время о появлении противника, понадобились столь большие средства от флота, что на это уходили почти две трети минных и вспомогательных сил и значительная часть крейсеров. Предвзятая идея, что английский флот будет стремиться дать бой главным силам немцев в Гельголандской бухте, побуждала держать здесь все силы сосредоточенными и на-готове. Однако, англичане не предполагали рисковать всем флотом, чтобы итти в заведомо невыгодные для него условия боя в районе Гельголандских укреплений. Они ограничились лишь атакой германских дозорных судов легкими силами (28-го августа 1914 г.), в результате которой было утоплено 4 германских крейсера.

Англичане, как сказано, перенесли сосредоточение главных сил своего «Большого Флота» на Оркнейские о-ва, где среди почти необитаемых о-вов он приютился в б. Скапа-Флоу. Многие неудобства стоянки окупались, однако, теми преимуществами, которые давала эта позиция как в отношении безопасности от германских подводных лодок, так и в силу своего стратегического положения, на путях к выходу немцев в океан. Линейные крейсеры, отряды блокадного дозора и поддержки базировались на восточное побережье Англии.

Таким образом, англичане, оставаясь неуязвимыми для немцев, выполнили развертывание, вполне благоприятствующее главной цели — блокаде Северного моря, обеспечивая тем питание метрополии и сообщения с французским фронтом, куда широким потоком лились подкрепления.

В конце 1914 года неожиданно для составлявших планы войны выдвинулись мощные боевые свойства подводных лодок. Употребляемые для целей прибрежной дозорной службы и для разведки, они обнаружили качества, которые могли быть использованы для более ответственных задач. Для Германии это открывало широкие горизонты. Подводные лодки трудно заблокировать, а в тех условиях, каковые имели место в 1914—15 гг., это было невозможно. Лодкам доступно восстановить идею, которая оказалась непосильной германским крейсерам,—действовать на путях сообщений Англии и союзников. Лодки могли выравнять шансы сильного и слабого, ибо большие суда были почти беззащитны от них.

Окрыленная этими надеждами, Германия бросает большие средства на усиление подводного судостроения и в короткое время успевает построить значительное число подводных судов.

Было бы неправильно думать, что значение подводных лодок не дооценивалось союзниками. Наоборот, они сразу же сознали опасность этого нового оружия, но их подводные лодки не имели столь благоприятной обстановки для использования и многочисленных объектов, в виде торговых судов на морях и океанах; немецкие суда были заперты в портах и в море не выходили.

Идея массового применения подводных лодок на океанах сулила большие надежды немцам. Но коль скоро появляется новое оружие, то надо учитывать, что через некоторое время появятся контр-средства для защиты от него. Такова эволюция средств борьбы на море. Немцам следовало широко пользоваться раскрывающимися возможностями и сразу готовить удар, который мог бы дать решающие результаты. Они проявили много усилий для создания мощного подводного флота, но не настолько, чтобы решить им успех войны на море.

Операции германских подводных лодок тянутся через всю войну. Наиболее благоприятный для них момент был в самом начале ее.

1915 год на море приковывает все внимание к операциям подводных лодок. Их успехи были очень велики, но, повторяю, этого все-таки было мало, чтобы повернуть ход кампании, принявшей после первых неудач во Франции характер явно затяжной, позиционный, на изнурение.

Вот цифры потерь союзного торгового тоннажа:

Утоплено:	1914 5 мес.	1915	1916	1917	1918 10 мес.	Итого
Надводным флотом	55	23	32	64	3	177
Подв. лодками . .	3	396	964	2.439	1.035	4.837
Минными заграждениями . .	42	97	161	170	27	497
Всего судов . .	100	516	1.157	2.673	1.065	5.511
В тысячах тонн .	303	1.277	2.348	6.184	2.627	12.739

Германии, однако, пришлось скоро столкнуться с протестом нейтральных стран, вызванным действиями подводных лодок. Эти последние не могут быть гуманными уже по той причине, что лодка не в состоянии взять на себя и спасти экипажи потопленных судов; лодка не всегда свободна предупредить корабль об атаке для принятия мер по спасению людей, так как она сама, будучи в надводном состоянии, может быть легко уязвима со стороны даже слабо вооруженного судна. Не всегда она может догнать пароход, коль скоро он принадлежит к числу быстроходных. Наконец, надо было быть очень строгим ко всякого рода контрабанде, даже на нейтральных судах.

Отсюда вытекали, с одной стороны, ряд несомненных жестокостей, допущенных германскими лодками, а с другой — невозможность им действовать иначе, коль скоро от успеха подводных операций зависел ход кампании.

Это вызвало, как сказано, протесты со стороны нейтральных стран, которые давили на германское правительство с целью ослабления режима подводной войны.

Германии нельзя было не считаться с мнениями нейтральных стран, и, главным образом, с мнением Америки, которая еще не вступила в войну и раздражать которую было весьма опасно. Германская дипломатия начала влиять на главное командование, убеждая поступиться принципом »беспощадности« подводной войны, чтобы не вызвать очень тяжелые для Германии последствия. Германское командование, вопреки советам некоторых адмиралов, согласилось на это, и для командиров подводных лодок был введен ряд

ограничений, самым тяжелым образом сказавшихся на результатах их операций.

Мы уже указывали, что лодки были затруднены соблюдать все правила, которые надо было ввести для выполнения гуманных требований. Опознание корабля, приближение к нему на близкую дистанцию, длительный осмотр парохода, ряд формальностей, которые при этом требовались, иногда ставили командиров в необходимость вовсе отказаться от атаки, чтобы не подвергать явной опасности их собственные суда.

Этим подводная война была скомпрометирована. Допущен в ней перерыв, который позже уже не мог быть выполнен, ибо потом были выработаны средства борьбы против подводных лодок и охраны от них.

В таком положении застает Германию 1916 год. Крейсерские операции не удались. Кольцо блокады становится все более действительным. Перед германским морским командованием стал вопрос,—в каком направлении должно дальше предпринимать операции на море?

До сих пор германское командование, повидимому, считалось с соображением, что главные силы флота должны быть сохранены для окончания мира, ибо даже полная победа на суши, но с потерянным или весьма ослабленным флотом обесценивалась, так как главный конкурент, английский военный флот, сохранил бы свое доминирующее положение, и пришлось бы вновь вернуться в то положение, в каком была начата война Это в лучшем случае. В худшем—Германия теряла и то, что она имела. Такого рода соображения сдерживали командование от рискованных операций, и фактически, войну на море до сих пор вели вспомогательные силы — крейсеры и подводные лодки. Главные же силы—линейный флот, деятельного участия в ней не принимал.

Теперь, однако, положение стало несколько иным. Армия и после блестящих побед была вынуждена вести изнурительную позиционную войну на западном фронте, характер коей не предвещал скорой победы. Ряд успехов на востоке, хотя и значительных, все же не позволял рассчитывать на быстрое окончание войны. Все силы Германии были введены в бой; оставался только линейный флот, до сих пор не использованный. Естественно, что с наступлением критического момента, взоры как командования, так и всей страны, должны были направиться сюда. Наступал его черед.

Все эти обстоятельства обусловили предъявление к линейному флоту требования активных действий против главного врага—английского флота.

Существенно было также влияние морального воздействия на командование со стороны общественных кругов и даже из среды самого флота. Общество в период созда-

ния флота было увлечено идеями его использования. С его созданием было связано много надежд. Армия одержала ряд блестящих побед, она теперь истекала кровью. Флот должен оправдать те надежды, которые были вложены в его создание. В среде личного состава флота, в офицерских кругах, высказывалось явное неудовольствие по поводу неиспользования линейных судов. Линейные корабли стояли в гаванях, тогда как подводные лодки, крейсеры и миноносцы были постоянно в море, в работе. Это создавало антагонизм, вызывая даже вроде брожения среди офицеров. Вильгельму понадобилось ехать в Киль и сказать несколько своих обычно трескучих слов, для успокоения офицерства.

В результате «осторожный» командующий германским флотом Пооль был сменен, и вместо него назначен, всегда высказывавшийся за активные выступления, бывший в ряду требовавших беспощадной подводной войны адмирал Ф. Шеер.

Замысел операции. Каков же мог быть активный план немцев? Создать, подготовить и использовать благоприятную обстановку, в которой можно уверенно нанести свой удар сильнейшему английскому флоту. Одним из способов приготовить обстановку для решительного удара могло бы быть стремление постепенно ослабить противника предварительными операциями, выравнять силы, а затем итти на бой.

Такой способ стар и обычен. К нему всегда прибегают, когда нет иного решения, но он вызывает необходимость тщательно разработанного плана, систематически проводимого. Это — задание для целой кампании. Если бы такая идея лежала в германском плане с самого начала, то предыдущие два года были бы как-то использованы в этом направлении. Теперь же, потеряв столько времени, надо было срочно решать этот вопрос.

Наиболее простым способом, казалось бы, может быть стремление бить противника по частям. Но как заставить его сделать ошибку, подставить свою часть против сосредоточенных германских сил? Отвлечь, демонстрировать—все это очень условно, да и опасно, если, вместо части, противник выйдет полностью, если, вместо того, чтобы попасть в ловушку, ответит сосредоточенным ударом своих сил, вдвое превосходящих немецкие.

Между тем, именно такая идея и была положена в план немцев.

Немецкие линейные крейсеры несколько раз бомбардировали побережье Англии. Эти бомбардировки имели ничтожные материальные результаты, но значительный моральный

эффект, вызывая в Англии беспокойство за безопасность прибрежных пунктов[1]).

Было решено отрядом крейсеров вновь бомбардировать один из пунктов английского побережья. Это должно было, по расчетам германского командования, вызвать погоню за ним части английских главных сил. Приняв погоню, крейсеры должны были навести англичан на сосредоточенный в море германский «флот открытого моря», который должен уничтожить их.

Задуманная операция требовала особых мер обеспечения. Таковым должна была явиться прежде всего разведка, точное знание мест расположения противника, его состояния в данный момент, сообразно с чем выбрано время и направление операции; затем необходимо было самым тщательным образом скрыть от противника замысел операции и приготовление к ней, иначе если противник узнает и на обман не поддастся, то создастся опасное положение: не англичане частично, а немцы полностью могут попасть под удар сосредоточенных сил неприятеля; наконец такая идея операции требовала, на случай выхода всего английского флота, прикрытия и обеспечения.

В последующем нам предстоит рассказать о том, как немцы вышли в операцию без разведки, как им не удалось скрыть от англичан своего выхода, и как они столкнулись с превосходными силами «Большого флота» англичан. Лишь благодаря неискусному командованию английского флота они избежали поражения.

Что касается Англии, то ее стратегическое положение на море было благоприятно. Великобританский флот господствовал; морские сообщения союзников, несмотря на частичные потери от подводных лодок, не прекращались; германский флот блокирован; побережье Англии хотя и подвергалось обстрелам с моря и налетам с воздуха, в общем было в полной безопасности от вторжения неприятеля.

Решительные операции против германского флота были сопряжены с несомненным риском потерять установившееся благоприятное положение. Чтобы разбить главные силы противника, укрытые по рейдам, сильно защищенные береговыми батареями, необходимо было бы искать боя здесь,

---

[1]) Набеги германских крейсеров на англ. побережье вызывали раздражение в общественном мнении Соединенного Королевства, которое обвиняло морское командование Англии в бездеятельности, и после обстрела Ловестовта 25-го апр. 1916 г. первый лорд адмиралтейства, Бальфур, счел себя вынужденным заявить публично, что если германские суда посмеют снова появиться у британских берегов, то будут приняты все меры, чтобы их строго наказать.

... «На этом-то,—говорит герм. адмирал фон-Шеер,—мы и решили сыграть»...

Ред.

в обстановке, которая весьма выравнивала силы обоих противников.

В случае неудачи, для германского флота открывались широкие возможности, до блокады Англии включительно. Ослабленный английский флот, даже при успешном для Англии окончании войны на материке, не смог бы сохранить за ней то господствующее положение на море, которое она имела и для удержания которого предприняла войну. Ослабление английского флота было бы тотчас использовано другими государствами. Вместо Германии, у нее явились бы другие конкуренты.

Эти соображения, несомненно, должны были предостеречь Англию от решительных выступлений, сопряженных с риском потери или значительного ослабления флота.

С другой стороны, были обстоятельства, которые делали весьма относительным стратегическое благополучие Англии в рассматриваемом нами 1916 году.

Прежде всего—потери от подводной войны. Она ослабела, но не прекратилась; вырабатываемые против подводных лодок меры пока еще не давали значительных результатов; Германия продолжала иметь в своих руках грозное оружие, которым могла поразить наиболее уязвляемое место Англии—ее морские сообщения. Блокада была осуществлена, но оставался просвет через Скандинавию, чем Германия могла несколько поддерживать себя, питаясь отсюда недостающими ей запасами, материалами, продовольствием. Германский флот безусловно владел западной частью Балтийского моря и имел столь существенное преимущество перед русским, что мог угрожать значительными осложнениями для союзника Англии,—России, на восточном фронте. (Последнее, впрочем, заботило Англию менее всего; проекты прорыва в Балтийское море и усиления русского флота не встречали особенного сочувствия у Англии, которая ограничилась присылкой в начале войны нескольких подводных лодок).

Наконец, нельзя обойти молчанием влияние, которое имело на оперативное руководство английским флотом общественное мнение и настроение среди командных масс самого флота. Факт, что вдвое превосходящий силы противника, английский флот ограничился дальней блокадой, не может прекратить германской подводной войны и охранить побережье Англии от бомбардирования; что действия на море, так же как и на суше, приняли явно затяжной характер; что германский флот продолжает существовать и угрожать, не мог удовлетворить общественное мнение страны, про которую командующий английским флотом в своем донесении об ютландском бое говорит, что она «от флота ждала многого».

Английское морское офицерство воспитывалось на «традициях Нельсона» (во что вылились эти традиции, мы будем иметь возможность проследить в развитии боя). Оно также стремилось к активным действиям, жаждало победы, подвигов и славы; оно еще не испытало кровавого утомления войной, как на фронте—сухопутное: оно подходило к оценке впечатлений боя с точки зрения подъема духа, присущего настроению начала мировой войны и, несомненно, желало решительного боя, чтобы оправдать надежды нации.

Воспитание, в соответственном направлении, личного состава флота, это—несомненный, реальный фактор войны и боя. Оно сказывается во всех боевых действиях; оно же оказывает давление и на решение командования, вышедшего из той же среды.

Таким образом, у англичан мы различаем как бы две тенденции: одну—не рисковать, быть чрезвычайно осторожными, другую—наоборот, стремление к риску, к активным операциям.

Та и другая тенденции имели своих выразителей, при чем первая была, естественно, более свойственна высшему командованию, вторая—ближе к среднему офицерству. В подготовке и развитии операции нам будет видно, как переплетались они.

Таблица сил сторон в ютландском сражении.

АНГЛИЙСКИЙ

„Большой флот"

Линейные корабли

	Ход в узлах.	Артиллерия 15"	13½"	12"	средн.
II эскадра.					
1-я дивизия:					
„Кинг Джорж"	22,1	—	10	—	16—4"
„Аякс"	22	—	10	—	16—4"
„Сентюрион" .	20	—	10	—	16—4"
„Эрин" . . .	21	—	10	—	16—4"
2-я дивизия:					
„Орайон" . . .	21	—	10	—	16 - 4"
„Монирх" . .	21,9	—	10	—	16—4"
„Конкерер" .	22,1	—	10	—	16—4"
„Іендерер" . .	20,8	—	10	—	16—4"
IV эскадра					
3-я дивизия:					
„Айрон Дюк" .	22	—	10	—	12—6'
„Рояль Оск" .	21	8	—	—	16—6"
„Суперб" . .	21,5	—	—	10	16—4'
„Канада" . .	23	—	10	—	16—6"
4-я дивизя:					
„Бенбоу" . .	21	—	10	—	12—6"
„Белерааон" .	21,5	—	—	10	16—4"
„Темерер" . .	22,1	—	—	10	16—4"
„Вангард" . .	22,1	—	—	10	18—4"

ГЕРМАНСКИЙ

„Флот открытого моря"

Линейные корабли

	Ход в узлах.	Артиллерия 12"	11"	средн
I эскадра.				
„Фридр. д. Гроссе" . .	23,5	10	—	14 - 6"
„Остфрисланд"	20,8	12	—	14—6"
„Тюринген" .	20,8	12	—	14—6"
„Гельголанд" .	20,8	12	—	14—6"
„Ольденбург"	20,8	12	—	14—6'
„Позен" . . .	20	—	12	12—6'
„Рейланд" . .	20	—	12	12—6'
„Нассау" . .	20	—	12	12—6'
„Вестфален" .	20	—	12	12—6'
III эскадра.				
„Кениг" . . .	20,5	10	—	14—6"
„Гр. Курфюрст" . .	20,5	10	—	14—6"
„Маркграф" .	20,5	10	—	14 - 6"
„Кронпринц"	20,5	10	—	14—6"
„Кейзер" . .	20,5	10		14—6"
„Принцрегент Луитпольд"	20,5	10	—	14—6"
„Кайзерин" .	20,5	10	—	14—6"

	Ход в узлах	Артиллерия 15"	13½"	12"	средн.
I эскадра.					
1-я дивизия:					
„Колоссус“	21,5	—	—	10	16—4"
„Коллиндвуд“	21,5	—	—	10	18—4"
„Ненчтюн“	21,9	—	—	10	16—4"
„Сен Вицент“	21,9	—	—	10	18—4"
6-я дивизия:					
„Мальборо“	21,8	—	10	—	12—6"
„Ривендж“	21	8	—	—	16—6"
„Херкулис“	21	—	—	10	16—4"
„Эджинкор“	22,5	—	—	14	20—6"
V эскадра.					
„Барам“	25	8	—	—	16—6"
„Валиент“	25	8	—	—	16—6"
„Уорспайт“	25	8	—	—	16—6"
„Малайя“	25	8	—	—	16—6"
		48	120	104	

	Ход в узлах	Артиллерия 12"	11"	средн.
II эскадра.				
„Дейтшланд“	18	—	4	14—7"
„Позен“	18	—	4	14—7"
„Шлезвиг“	18	—	4	14—7"
„Шл. Голшт.“	18	—	4	14—7"
„Ганновер“	18	—	4	14—7"
„Гессен“	18	—	4	14—7"
		128	72	

Линейные крейсера

I эскадра.					
„Лайон“	28,3	—	8	—	16—4"
„Принсесс Рояль“	28,5	—	8	—	16—4"
„Куин Мэри“	28,5	—	8	—	16—4"
„Тайгер“	28,5	—	8	—	16—4"
II эскадра.					
„Нью Зиланд“	26,4	—	—	8	16—4"
„Индефатигебл“	26,7	—	—	8	16—4"
III эскадра.					
„Инвинсабл“	26,6	—	—	8	16—4"
„Инфлексибл“	26,5	—	—	8	16—4"
„Индомитебл“	26,1	—	—	8	16—4"
Всего	—	48	152	144	

Линейные крейсера

„Люцов“	28,5	8	—	12—6"
„Дерфлингер“	28,5	8	—	12—6"
„Зейдлиц“	—	—	10	12—6"
„Мольтке“	—	—	10	12—6"
„Фон дер Тан“	28,1	—	8	10—6"
Всего		144	100	

Легкие силы

Англичане

Эскадра легких крейсеров

1 эскадра . . . . 4 крейсера
2 » . . . . 4 »
3 » . . . . 5 »
4 » . . . . 5 »

Кроме того:

При главных силах . . . 4 »
1 эскадра брон. кр. . . . 4 »
2 » » » . . . 4 »

Итого . . . . 30 крейсер.

Немцы

Разведочные группы легких крейсеров

2 группа . . . . . 6 крейсеров
4 » . . . . . . 5 »

Итого . . . 11 крейсеров

Миноносцы

IV флотилия, XII », I », IX », X », XIII » — всего 72 миноносца

II флотилия, VI », IX », I », III », V », VII » — всего 72 миноносца

Таким образом, в бою участвовало

	Англичане	Немцы
Новых линейных кораблей	28	16
Устарелых » »	—	5
Лин. крейсеров	9	5
Легких крейсеров	30	11
Миноносцев	72	72

Дислокация английского флота накануне операции (см. карту):

1) В Скапа Флоу . . . I эскадра линейных кораблей (на «Айрон Дюке» флаг главнокомандующего флотом адмирала Джелико).
IV эскадра линейных кораблей
III » » крейсеров
I и II эск. броненосных крейсеров
IV эскадра легких крейсеров
IV и XIII флотилии миноносцев

2) В заливе Кромарти . II эскадра линейных крейсеров
XI флотилия миноносцев

3) В заливе Фирт о Форт . I и II эскадра линейных крейсеров (на «Лайон»— флаг начальника флота линейных крейсеров адмирала Биттич)
V эскадра линейных кораблей
I, II, III эскадра легких крейсеров
I, IX, X, XIII флотилия миноносцев
III эскадра линейных кораблей (в бою не участвовали).

Германский флот в портах Гельголандской бухты.
См. схему 15.

ГЛАВА III.

Описание сражения.

Планы и развертывание германского флота.

Замысел операции принадлежал немцам. Основную его идею мы изложили. В операции должен был принять участие почти весь «Флот открытого моря», при чем 1-я разведочная группа под командой адмирала Хиппера, в составе линейных крейсеров, приданных ей легких крейсеров 2-ой разведочной группы и кр. «Регенсбург» с тремя флотилиями миноносцев, должна была выполнить демонстративную задачу: обстрелять Зундерланд на английском побережье, обнаружить себя и вызвать за собой погоню. Главные силы «Флота открытого моря», в составе 3-х эскадр линейных кораблей, 4-й разведочной группы легких крейсеров, кр. «Росток» и 4-х флотилий миноносцев должны были итти в назначенный пункт южнее Доггер-банки.

Кроме того, около 25 подводных лодок были высланы в море для занятия позиций при выходах из неприятель-

ских портов; задача их заключалась в разведке и атаке вышедшего противника. На схеме показаны расположения некоторых из этих лодок. Большая часть их была сосредоточена против Форт-оф-Форт, где находилась крейсерская эскадра адмирала Битти. Только две лодки сторожили выход из Скапа Флоу, где были сосредоточены главные силы англичан. (Это указывает, что немецкое командование не слишком расчитывало на выход «Большого Флота» в море.) С 23-го мая по 1-е июня лодки должны были находиться в указанных местах.

Предполагалось также произвести воздушную разведку для освещения южной части моря. К выполнению таковой было предназначено 10 дирижаблей, которые должны были расходящимися курсами от Гельголанда покрыть наблюдением этот район.

Операция была назначена к выполнению между 24-мая и 1-го июня. Однако, неблагоприятная погода мешала дирижаблям вылетать. Изо дня в день дул сильный ветер, и выход флота откладывался.

Считаясь с тем, что лодки могут оставаться в море только до 1-го июня, было решено начать операцию, не дожидаясь возможности выполнения воздушной разведки, назначив ее на 30-е мая. При этом было изменено направление операции: решено произвести демонстрацию, вместо Зундерланда, перед Скагерраком, куда должны были выйти линейные крейсеры, и, показавшись на вид норвежских берегов, попутно захватывая суда, вызвать за собой погоню части английских главных сил. Эти последние должны были быть наведены на сосредоточенный в море германский линейный флот.

Таким образом, германскому командованию предстоял выбор: или отказаться от воздушной разведки или ждать ее, но считаться с тем, что подводные лодки уйдут с позиций, и операция пройдет без их участия. Был еще и третий выход: отложить операцию на значительное время, сохранив участие подводных лодок и дирижаблей.

Германское командование решило отказаться от воздушной разведки. Это решение было бы правильным лишь в том случае, если бы подводные лодки могли нанести неприятелю крупные потери или дать точные сведения о нем, восполнив отсутствие воздушной разведки. На первое нельзя было расчитывать, так как число лодок было ограничено (только две на самом главном направлении); что касается получения от них сведений разведки, то таковое затруднялось, во первых, дурной связью с лодками (телеграф только в надводном состоянии), во вторых, ограниченным горизонтом видимости с них. Легкость, с которой германское командование отказалось от воздушной разведки, показывает, что оно было слишком убеждено в том, что операция внезапна

для противника, и что он не выведет в море своих главных сил. Это должно быть поставлено в вину германскому командованию. Недооценка разведки большое упущение, о чем нам пришлось в своем месте говорить, когда мы рассказывали о цусимской операции. Здесь события вновь подтвердили ее значение.

Примечание. Шеер в своих „воспоминаниях" говорит: „Для операции в W направлении к Зундерланду дальняя воздушная разведка была необходима, так как пришлось бы итти в район моря, в котором мы принуждены были бы принять бой против нашего желания. Так как на избранном новом курсе удаление от неприятельских баз было значительно больше, воздушная разведка была желательна, но небезусловно необходима". Это мало объясняет отказ от воздушной разведки, ибо ничем иным, как ею, возможно было застраховать себя от неожиданного появления главных английских сил.

В 4 часа утра 31-го мая крейсерский отряд под командой адмирала Хиппера снялся с якоря в Ядде и вышел в указанном выше составе, имея приказание пройти в Скагеррак, показаться до темноты у Норвежских берегов, ночью крейсеровать в Скагерраке и к полдню следующего дня присоединиться к главным силам.

Главные силы вышли на полчаса позже и должны были соединиться с ними 1-го июня.

Погода была ясная, ветер тихий, море спокойное.

В 7 ч. 30 мин. одна из подводных лодок, находившихся на позиции у Форто-оф-Форта, донесла о нескольких кораблях и миноносцах. В 8 ч. 30 мин. было получено радио, что, судя по английскому радиотелеграфированию, два больших корабля или соединения вышли из Скапа Флоу идущих курсом—50, милях в 70 от этого пункта. В 8 ч. 48 мин. пришло еще 3 донесения от подводных лодок, что в милях 60 на 0 от мыса Киринайль она усмотрела 8 линейных кораблей, малые крейсера и миноносцы.

Оценивая эти донесения, Шеер пишет: «Они не давали никакой картины намерений противника. Различный по силе состав названных соединений, их расходящиеся курсы, не указывали на выполнение ими совместного оперативного задания и на возможность выступления против Германской (Гельголандской) бухты и не могли быть в связи с нашей операцией; эти донесения, однако, давали возможность надеяться, что план наш, встретиться с отдельными частями неприятеля удастся..» Между тем, эти донесения являлись грозным предостережением германскому флоту, ибо это в действительности была эскадра Битти, вышедшая из Форт-оф-Форта.

Главные силы, вышли из Скапа Флоу; часть их, находившаяся в заливе Кромарти, шла на соединение с Джелико.

Если бы Шеер располагал воздушной разведкой, то картина ему была бы ясна.

Примечание. Между 2—3 часами дня 5 цепеллинов вылетели на разведку из Гельголанда, но их курсы были выбраны столь неудачно, что они не видели никого в море, хотя в это время уже шел бой.

В 4 ч. 48 мин. один из миноносцев, состоявший в отряде Хиппера, посланный для осмотра встреченного парохода, увидел в западной части горизонта дым.

Высланные разведчики обнаружили крейсерскую эскадру адмирала Битти. Вскоре противники увидели друг друга.

Планы английского командования.

В свое время был опубликован документ (в газете «Таймс» от 18-го декабря 1920 года), имеющий очень крупное значение для уяснения предположений английского командования на случай, если главным силам английского флота пришлось бы вступить в бой с германским флотом. Документ этот датирован 30-м октябрем 1914 года, т. е. за два года перед ютландским сражением. Однако, он сохранил свое значение и в последующем, выражая основные взгляды командующего английским флотом, адмирала Джелико, которых он, несомненно, придерживался при управлении боем. Этот документ содержал доклад Джелико английскому адмиралтейству о способах ведения боя.

Джелико считал, что неприятель будет стремиться в бою использовать свои минные силы (миноносцы и подводные лодки), каковые составляют его преимущество. Он учитывал, что существенная роль будет принадлежать также минам заграждения. Приняв это за основание и приписав противнику таковое стремление, как основу его вероятных действий, Джелико сделал следующие выводы:

1) надо генеральный бой немцам дать в северной части моря, ближе к базам. «Этим,—докладывает Джелико,—мы предоставим возможность нашим поврежденным судам получить своевременную помощь, а также увеличим наши шансы на решительную победу и повреждения германских кораблей. Северная часть моря благоприятствует сосредоточению наших крейсеров и миноносцев вместе с линейным флотом»;

2) изыскивая тактические методы ведения боя и учитывая опасность от атак германских миноносцев, Джелико заключает, что «атака должна быть отражена умелым маневрированием линейного флота, что может заставить отрешиться от согласования своих движений с движениями неприятеля, *отказываясь также от его преследования.*

Если бы, например, неприятельский линейный флот повернул в сторону от приближающегося флота, я бы счел подобный маневр за желанее увлечь нас на мины и подводные лодки и *безусловно отказался бы от преследования неприятеля* (курсив наш)».

Далее Джелико прибавляет: «Я особенно желаю обратить внимание лордов адмиралтейства на вышеуказанное, так как это может быть понятно, как уклонение от боя, и может быть причиной неудачи заставить неприятеля принять бой в момент, всеми считаемый наиболее удобным и выгодным. Подобный результат был бы отвратительным для чувства всех британцев, в особенности морских офицеров, но, *имея дело с новым и еще не вполне испытанным оружием* (курсив наш), необходима и новая тактика для отражения его. Я чувствую, что подобная тактика, неправильно понятая, может вызвать всеобщую ненависть ко мне; но пока я облечен доверием адмиралтейства, я намерен преследовать тот путь, который считаю правильным путем для нанесения решительного поражения и полного уничтожения неприятельского линейного флота, не считаясь с мнением широких кругов общества»...

На это Джелико получил ответ, что „лорды адмиралтейства вполне одобряют ваши взгляды... и желают уверить вас в их полном доверии к предполагаемому вами плану ведения морского боя“...

Здесь приведены лишь несколько выдержек, указывающих на основные мысли Джелико.

В первой части настоящего труда мы ознакомились с приказом Нельсона перед Трафальгарским сражением. С тех пор прошло более ста лет, флоты совершенно преобразились, получив другие боевые свойства и несоизмеримой мощности оружие. Но такая глубокая разница между идеями Нельсона, с которыми тот шел в бой, и предположениями для боя Джелико!

«Решительный» бой — у своих берегов; не искать противника и принудить его к бою, а чтобы он сам пришел в условия, для него, безусловно, невыгодные (с таким же успехом и немцы могли ждать „решительного“ боя в районе Гельголандских батарей, сосредоточив здесь свои все минные и подводные силы).

Как сопоставить решительный бой с нежеланием рисковать своими кораблями и без потерь? Как отнестись к отказу от преследования? Правда, отходящий имеет возможность увлечь преследующего на мины заграждения, лодки; ему доступно атаковать самодвижущимися минами, ибо его позиция для этого благоприятна,—догоняющего нет. Но нельзя из-за этого отказываться от преследования противника, избегающего боя.

В своем месте мы говорили, что методы использования оружия после русско-японской войны были поставлены в край угла тактики. Мы указали также, что это отводит на второй план живую природу, сущность боя, где идеи уступают место форме. До какого абсурда при этом можно

дойти, показывает отказ на этом основании от преследования в принципе, ибо всякий маневр отходящего противника может быть понят, как желание навлечь на лодки или атаковать минами

Джелико предвидел возражения. Он оправдывается от могущих быть предъявленными возражений и осуждения. Но напрасно он предписывает осуждение только общественному мнению. Он отвечает и оправдывается перед теми подлинными нельсоновскими традициями, которые должны были быть еще живы как во флоте, в обществе, так и в нем самом.

Между планом Джелико и планом Нельсона такая разница, как между средствами, какими располагали оба адмирала, но в обратно-пропорциональном смысле.

Между 14-м годом, когда был написан этот документ, и 16-м годом, прошло два года. Новое оружие перестало быть новым, к нему привыкли. Уж не было основания относиться к нему так панически, как отнесся Джелико. Но предвзятое отношение осталось. В ответственнейший момент боя, когда перед Джелико станет вопрос преследовать ему немцев или нет, оно должно будет подсказать решение.

Из перехваченных радио, путем радиопеленгования, может быть, кроме того, из агентурных источников, англичане узнали о том, что готовится какая-то операция в море, и германский флот готовится к выходу. 30-го мая, были сделаны распоряжения о выходе в море всего «Большого флота». Таким образом, в то время, когда немцы рано утром снимались с якоря, предполагая, что их операция будет внезапна для противника, английский флот уже был в море, начав выходить еще с вечера.

Примечание. Война требует особо тщательного соблюдения секретности радиопереговоров. Как бы ни были совершенны шифры, если их продолжительное время не менять, они могут быть раскрыты противником. Место телеграфирующего корабля может быть обнаружено радиопеленгаторными станциями. Даже частичная расшифровка, пеленгование отдельных судов, могут дать ориентировку противнику, как то было в данном случае. Немцы обязаны были это предусмотреть, тем более, что они сами пользовались радиопеленгаторными станциями. Радиоболтливость в данных условиях была преступлением. Это еще раз убеждает в том, что операция немцами не была достаточно тщательно подготовлена,—неприятелю были доступны сведения, компрометирующие ее в корне.

В полдень 30-го мая Джелико получил из адмиралтейства сообщение о приготовлениях германского флота к выходу. В 7 час. 40 м. приказано приготовиться к походу, и около 12 ч. 30 м. весь «Большой флот» уже был в море.

Намерения Джелико сводились к следующему: главным силам (флоту линейных кораблей) итти в точку $\varphi = 57°45'N$ $\lambda = 4°15'ost'$ в 240 милях от Скапа Флау; адмиралу Битти

с флотом линейных крейсеров и V эскадрой итти в точку $\varphi = 56°40'N$, $e = 5°O'$ ost—250 милях от Форт-оф-Форта.

Примечание. Случайное совпадение это или нет, но легко видеть по карте, что место сосредоточения англичан назначено как раз на пути германского флота к берегам Норвегии.

В случае, если Битти не обнаружит ничего подозрительного до 4-х часов дня, ему предоставлялось итти на соединение с Джелико, который в это время ляжет на южный курс.

По выходе в море флоты выстроились в походные порядки, установив перед собой дозорные крейсерские завесы.

За ночь было несколько случаев атаки германских лодок, но без результата. Эти атаки, в связи непрерывно по-

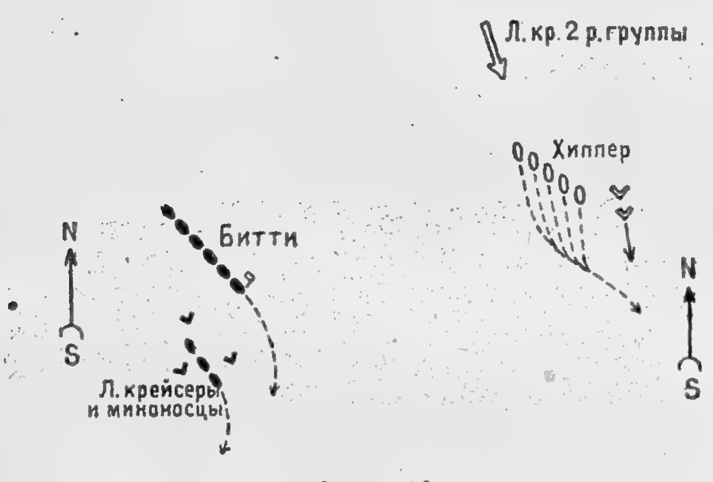


Схема 16.

ступавшими сведениями о нахождении в море значительного количества подводных лодок, обязывали Джелико непрерывно, в течение всей операции, иметь в виду их угрозу (в действительности в том районе, где произошел бой, германских лодок не было).

С утра, 31-го, Битти шел назначенными ему курсами. Не обнаружив неприятеля до 4-х часов, он повернул на соединение с главными силами. Но не прошло и 5-ти минут после поворота, как один из легких крейсеров, бывших в завесе («Галатеа») увидел на OSO два неприятельских крейсера. Битти тотчас повернул несколько южнее направления, в котором был обнаружен неприятель, чтобы попытаться отрезать ему путь отступления. Легкие крейсеры перестроили линию дозора в направлении на последнего. С авио-матки «Енгадин» был выпущен гидроаэроплан, который также обнаружил неприятельские крейсера, но, вследствие неисправности, должен был вернуться, не отлетев далее 4-х миль.

Пройдя несколько вперед, линейные крейсера Битти повернули на ост и скоро увидели неприятеля, в котором был опознан отряд линейных крейсеров адмирала Хиппера (1-ая разведочная группа).

Авангардный бой линейных крейсеров.

Битти изменил курс прямо на неприятеля. Хиппер, не уклоняясь от боя, повернул на юг, на соединение с главными силами своего флота, шедшими в значительном отдалении. Севернее и сзади Битти шла V английская эскадра линейных кораблей под командой адмирала Томаса. Противники сближались. В 5-ть часов 49 мин. с расстояния около 70-ти каб. начался бой (см. схему 16).

Мы должны несколько остановиться на этом моменте для выяснения обстановки и намерений начальников обоих авангардных отрядов Хиппера и Битти.

С точки зрения Хиппера открывался вполне благоприятный случай, на который рассчитывалось при замысле операции. Часть английских сил перед ним. Ему остается навлечь их на германский сосредоточенный линейный флот, шедший под командой адмирала Шеера несколько южнее и теперь спешащий на соединение с линейными крейсерами. Задача Хиппера—довести Битти до Шеера и помочь последнему его разбить.

Намерение Битти, имевшего основание предполагать, что за германскими линейными крейсерами идут их главные силы, произвести разведку последних, ориентировать главнокомандующего английским флотом, который был значительно севернее места встречи, а затем, подобно Хипперу, навести германский флот на свои главные силы или задержать боем до подхода последних. Битти не надо было бояться встречи с германским линейным флотом: обладая большим ходом и поддержанный мощной 25-ти узловой V эскадрой он всегда мог рассчитывать избежать решительного боя до соединения с Джелико. Он смело вступает в бой с Хиппером, ибо 6 его крейсеров против 5 противника составляют уже преимущество, а идущая непосредственно за ним V эскадра сделает таковое подавляющим.

Примечание. Излагая бой, мы должны отметить, что действие начальников линейных крейсеров с начала и до конца отличаются своею обоснованностью и энергией. Битти и Хиппер это—два адмирала, несомненно, выделившихся своими боевыми качествами как в данном бою, так и в предыдущих столкновениях. Они не в первый раз встретились. В 1914 г. они имели бой при Доггербанке, в котором проявили большое упорство и инициативу.

Условия стрельбы сложились несколько более благоприятно для немцев, так как солнце было у них за спиной. Англичанам мешали дымы от миноносцев, которые держа-

лись около адмирала с целью охранения отряда от атак предполагаемых подводных лодок.

Противники шли параллельными курсами. Очень скоро с обоих сторон начались попадания.

В этой обстановке искусство стрельбы, разрушительное действие снарядов, степень живучести кораблей должны были дать перевес той стороне, которая обладала ими в большей мере; маневр пока не имел значения для непосредственного боя.

Эти преимущества были на стороне немцев, хотя и уступавших в числе кораблей англичанам (5—против 6, меньший калибр артиллерии) (см. схему 17).

В 6 ч., через несколько минут после начала боя, взорвался и моментально погиб под огнем «Фон дер-Тана» концевой крейсер английской колонны «Индефатигэбл».



Схема 17.

В 6 ч. 20 мин. расстояние между сражавшимися уменьшилось, огонь достиг предельной силы. Битти бросает свои миноносцы в атаку, Хиппер отходит, при чем по своей инициативе кр. «Регенсбург» выводит флотилию в контр-атаку (схватились две флотилии—9-я английская и 9-я немецкая). Между линиями крейсеров произошел бой миноносцев на минимальной дистанции. Крейсеры вели бой, стреляя поверх них. Два немецких миноносца погибли, два английских—остались на месте поврежденными, без движения. Крейсеры с боем прошли дальше.

В 6 часов 26 минут под огнем «Дерфлингера» взорвался и погиб крейсер «Куин Мэри».

Примечание. Старший артиллерист „Дерфлингера“ лейтенант Гаазе, который управлял огнем, так описывает этот момент: „В 6 часов 24 минуты каждый наш залп по «Куин Мэри» был попаданием, и последний залп достиг своей цели в 6 часов 26 минут 10 секунд, когда произошел ужасный взрыв внутри крейсера. Сначала из носовой части корабля поднялось яркое красное пламя, затем последовал взрыв носовой части, сопровождавшийся гораздо

более сильным взрывом в середине корабля. На воздух взлетели темные составные части корпуса, после корабль весь был охвачен сильнейшим взрывом. Мачты рухнули к середине, облако дыма скрыло „Куин Мэри“ и поднималось все выше и выше. Наконец, на том месте, где только что находился корабль, застыло густое облако черного дыма, узкое внизу и расширявщееся кверху. Высота этого столба достигала 3.000—4.000 фут.“.

Таким образом, немцы потопили, сражаясь с сильнейшим противником, два его корабля. Факт этот наглядно подтверждает значение материальной части и искусства управления огнем.

Немцы также имели много попаданий. Их головной корабль был сильно избит, многие повреждения имелись и на других судах. Но английские снаряды не производили того эффекта, как немецкие. Немецкий порох при пожаре не взрывался, но горел, тогда как у англичан пожар влек за собой сильнейшие взрывы. Два крейсера были уничтожены, разлетевшись на мелкие части. Эта же судьба едва не постигла флагманский крейсер Битти «Лайон», где катастрофа была во-время предупреждена командиром башни, успевшим сделать распоряжение о закрытии погреба в момент начавшегося пожара. Достигнутые успехи немцев приходится приписать, главным образом, превосходству их техники.

Битти уже около 40 минут вел бой. Где же была 5-я эскадра, участие которой в эти моменты боя могло решить его результат, ибо в ее состав входили самые сильные корабли английского флота, не имевшие себе равных среди других сражавшихся?

Адмирал Томас наблюдал весь ход боя. Он производил какие-то эволюции, сущность которых сводилась к тому, чтобы без всякой надобности воспроизводить маневры Битти. Только после 6 часов 20 минут он, наконец, выходит на предельную дистанцию, позволяющую ему открыть огонь (99 кабельтовов). Момент его открытия огня почти совпал с моментом гибели «Куин Мэри».

Тот факт, что Томас не бросился сразу же в бой поддержать Битти, является дурным показателем для командующего состава английского флота, ибо это был начальник сильнейшей эскадры среди всех сражавшихся. Поведение 5-й эскадры и некоторые другие маневры ее, о которых в своем месте мы скажем, с достаточной очевидностью подтверждают старое, старое положение, что каковы бы ни были совершенны технические средства, в неумелых руках они не принесут пользы. До сих пор Томас не помог Битти.

Гибель двух крейсеров имела скорее моральное значение; Она почти не изменила соотношения сил и ни в какой мере не повлияла на маневрирование Битти, который с прежней

настойчивостью шел за неприятелем с целью обнаружить главные его силы. Бой продолжался. С целью избежать подавляющего (с наступлением 5-й эскадры) огня Хиппер несколько увеличил расстояние.

Бой шел на южных курсах. Сражающиеся продвигались навстречу немецким главным силам, уходя от английских, расположенных севернее. Должно было пройти значительное время, и от Битти требовалось большое искусство, чтобы дотянуть бой до того момента, когда Джелико успеет подойти к полю сражения.

Шеер тотчас получил донесения о начавшемся бое. Идя с флотом в составе 3-х эскадр, построенных в кильватерные колонны одна за другой, он повернул подивизийно «все вдруг» в сторону места сражения и пошел полным ходом на присоединение к Хипперу. В 6 часов 45 минут он при-



Схема 18.

шел на вид сражавшихся и открыл огонь головными судами.

Битти, оповещенный легкими крейсерами о приближении неприятельских главных сил, лег на северный курс, повернув последовательно. Томас, выждав, когда пришел на точку поворота Битти, повернул за ним. Хиппер отошел, оставаясь впереди и слева своих главных сил (см. схему 18).

Примечание. В своем месте мы упомянули, что два английских миноносца остались без движения после схватки с миноносцами 9-й немецкой флотилии. Они теперь оказались на курсе германского флота. Будучи сильно повреждены, обладая самым небольшим ходом, они пошли в атаку и успели выпустить мины (правда, безрезультатно) прежде, чем были уничтожены.

Английские легкие крейсера также попали под огонь главных немецких сил. Но они, несмотря на то, что приблизились до 40 каб. ушли благополучно: быстрое маневрирование их спасло от губительных для них попаданий крупных снарядов.

Теперь Битти достиг своей цели,—он обнаружил немецкие главные силы, и его задача далее сводилась к тому,

чтобы держаться за них и вести бой по направлению навстречу к Джелико, присутствие которого не подозревалось германским командованием.

Наоборот, Шеер видел до сих пор вполне успешное развитие задуманного плана операции и начал преследование английских сил, чтобы уничтожить их. Это чрезвычайно любопытный пример тому, как можно, находясь под гипнозом собственного плана, попасть в положение, которое готовилось для противника. Немцы шли к такому положению. Битти склонялся все более и более к Осту. Преимущество в ходе дало ему возможность увеличить дистанцию и занять положение в голове немецкой колонны, «охватывая» ее. Это

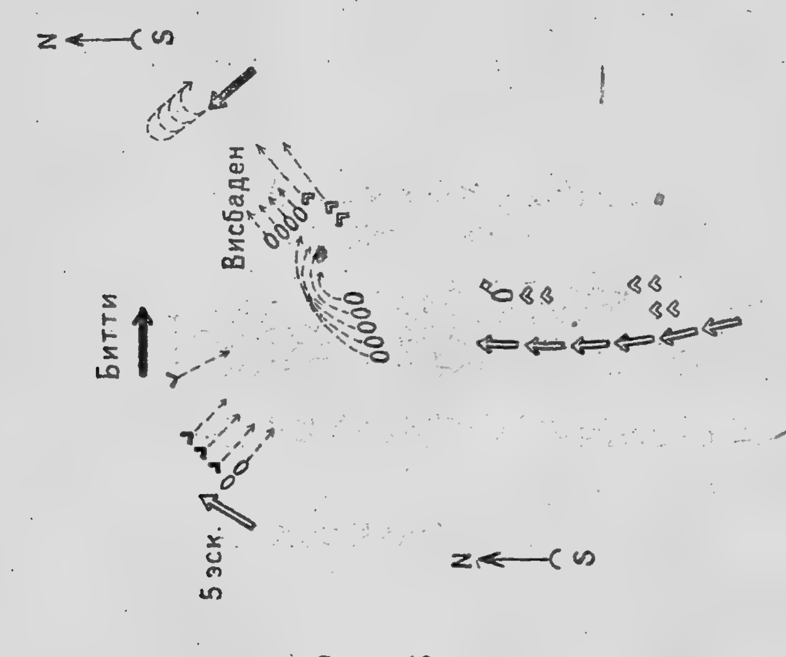


Схема 19.

положение спасало его от бортового огня колонны германских линейных сил, давало ему возможность использовать свои миноносцы и, наконец, своим бортом атаковать противника. Но атаку Битти не ставил себе задачей,—перед ним была другая цель: довести противника до подхода Джелико. Следовавшая за ним 5-я эскадра вела тяжелый для себя бой с головой германской колонны.

Английские миноносцы в эти моменты ходили в атаку, не давшую результата. Усилилась мгла, расстояния—велики. Бой временно затих (см. схему 19).

Я останавливаю внимание читателя на этой схеме. Не правда ли, она поразительно напоминает схему одного момента Цусимского боя. Поставьте вместо Шеера—Рожественского, вместо Битти и Томаса—Того и Камимуру, и вы

увидите несомненное сходство относительных положений. Но содержание этой схемы, конечно, совершенно другое, и мы не можем сказать, что этот момент, взятый в целом, воспроизводил картину цусимского боя. Там Того и Камимура атакуют, здесь к атаке стремится Шеер, Битти же и Томас имеют другие цели. На это я обращаю вниманис тех, кто в геометрическом расположении частей на поле сражения видит какую-то самоцель, сводя маневрирование к позициям, закрывая глаза на сущность тех стремлений, с которыми начальники приходят в бой, или подменяя эту сущность только задачами артиллерийской стрельбы. Конечно, никогда нельзя игнорировать тех или иных свойств строя и геометрических положений, но не в них, как сказано, заключается сущность.

Шеер идет в длинной кильватерной колонне; неудобства такого строя были трагически продемонстрированы эскадрой Рожественского, печальный опыт которой предостерегает против длинных коллон: середина и хвост обречены на бездействие; колонна трудно управляема; противнику предоставляются широкие возможности для сосредоточения огня, тогда как в ряде положений эта возможность собственному флоту закрыта; длинная колонна может быть разбита по частям.

Правда, у Шеера эта колонна вынужденная,—он не хотел тратить времени на перестроение, опасаясь упустить неприятеля. Он шел так потому, что этим строем скорее мог подойти на помощь Хипперу. Но в своем порыве Шеер должен был бы проявить известную выдержку и прежде, чем выйти на видимость противника, позаботиться соответственным развертыванием флота, дающим возможность не только головным судам, но нескольким эскадрам одновременно вступить в бой; тем более, что, насколько нам известно, такие перестроения были предусмотрены германскими маневренными правилами.

Примечание. Шееру надо было заранее построить свой флот, в так называемый подготовительный строй, имевшийся в германских маневренных правилах. Строй этот сводился к ряду отдельных кильватерных колонн, общим фронтом развернутых по направлению к противнику. Еще лучше, если бы он, согласуя движение флота, с движениями отряда крейсеров, занял бы позицию с севера, стараясь отрезать Битти.

Таким образом, флоты шли с боем в 0 четверть. Надежды Шеера, что удастся подбить один из неприятельских кораблей, который затем станет добычей преследующего не оправдались. Но заметим,—Шеер не боится преследовать и не опасается минных атак, что так заботило и пугало Джелико.

Оставим пока сражающихся:—посмотрим, что делают главные силы английского флота, которые, как мы знаем, находились в море под командой адмирала Джелико.

Джелико получил донесение крейсера «Галатея» об обнаружении неприятеля, не дойдя 20 миль до назначенного пункта сосредоточения. Картина обстановки не сразу выясняется для него. До 5 часов 35 минут донесения говорили только о легких силах противника; в 5 часов 40 минут он получил сведения о встрече Битти с линейными крейсерами; наконец, около 7 часов,—ряд донесений о неприятельских линейных кораблях; затем в течение 40 минут донесения прекратились.

Очень скоро обнаружилась сильная невязка между счислением Битти и «Большого флота», что внесло большую путаницу в ориентировке. Некоторые донесения были искажены. Английское официальное описание сражения подтверждает, что Джелико до самого момента входа на поле сражения не мог составить себе вполне точного представления об обстановке. Связь между ним и Битти оставляла желать очень многого. Последний увлекся боем и не слишком заботился о том, чтобы держать главнокомандующего в курсе событий. Это ему должно быть поставлено в вину. Но не только ему, а всей организации разведочной службы и связи на английском флоте вообще.

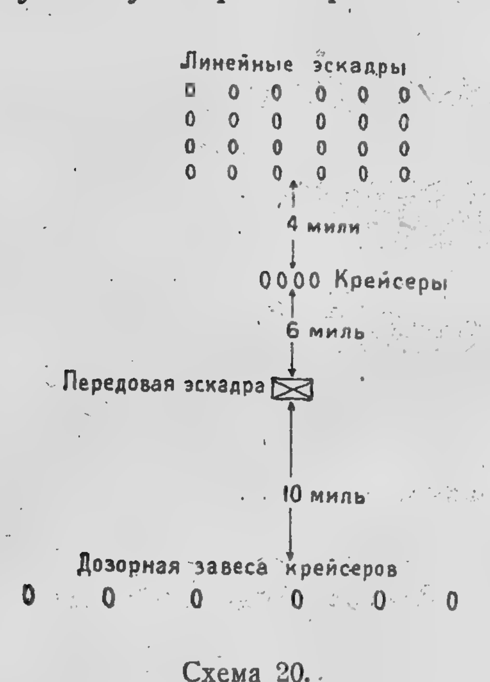


Схема 20.

Когда Джелико узнал, что Битти вступил в бой, он немедленно приказал состоящей при нем (находящейся в 25 милях) III эскадре линейных крейсеров итти на поддержку последнему.

Вслед за тем английский линейный флот повернул также к месту боя, увеличив ход до 20 узлов (см. схему 20).

Примечание. Глядя на этот походный порядок английского флота, невольно вспоминаются слова приказа Нельсона перед Трафальгарским боем: «Я думаю что почти невозможно хорошо выстроить и удержать в линии баталии многочисленный флот. Если будем гнаться за таким построением, то, при случающихся здесь частых туманах и переменных ветрах, может оказаться, что это потребует такого большого количества времени, что мы упустим случай принудить неприятеля к решительному бою».

Соединение в один отряд 24 линейных кораблей, длительность и сложность его развертывания в боевой строй были одной из главных причин тому, что Джелико «упустил случай» разбить противника.

Курс, взятый Джелико, вел его не прямо к цели. Невязка в исчислении, о которой мы упоминали, обусловила неверный курс флота (общая невязка в счислениях Битти и Джелико была около 10 миль). Джелико должен был выйти несколько восточнее. Равным образом должна была ошибиться в курсе и III эскадра линейных крейсеров. Для обоих это имело большие последствия, как то мы увидим ниже.

Вернемся к полю сражения. Адмирал Шеер продолжает погоню за Битти, который лег уже на чистый ост (см. сх. 19). Хиппер идет впереди, поддерживая, совместно с головными судами германской колонны, огонь по V английской эскадре. Расстояния большие, видимость все ухудшается.

В это же время произошла стычка между легкими крейсерами, в которой был сильно поврежден германский легк. кр. «Висбаден», кругом которого завязались тяжелые бои. Подходили крейсеры адмирала Худа (III эск.), а затем и передовые части главных сил английского флота (шедшие впереди их броненосные крейсеры).

Немецкие миноносцы определили, что в направлении от N0 подходят какие-то суда, но типов их они не могли разобрать из-за дыма, стелившегося над водой. Они пошли в атаку, но она результата не имела. Так же осталась безуспешной атака английских миноносцев, произведенных в эти моменты боя на линейные крейсеры адмирал Хиппера.

Адмирал Шеер пишет об этом моменте: „Во время этого столкновения с авангардом английских сил мы стали на флагманском корабле подумывать о том, сколько времени еще следует продолжать преследование. Вопрос о крейсерской войне в Скагерраке отпадал, ибо желаемое столкновение с английскими главными силами уже имело место. Приходилось, однако же, считаться с тем, что английский флот, если он в море, а последнее казалось вероятным, в виду встреченных кораблей, нам на следующее утро предложит бой. Кроме того, следовало отделаться от английских легких сил еще до наступления темноты, чтобы избежать потерь в главных силах во время вероятных ночных минных атак. Но тут пришло донесение от нач. 2-й разведочной группы, что он попал под огонь вновь подошедших больших кораблей. В 8 ч. 2 м. было принято радио «Висбадена», что он не может двигаться. На основании этого я повернул на 2 румба влево, чтобы подойти ближе к Висбадену и оказать ему поддержку» (см. схему 21).

Своим поворотом Шеер сблизился с V эскадрой, и между нею и головными судами германской эскадры завязался жестокий бой, при чем суда первой оказались под сосредоточенным огнем превосходящего их числа кораблей.

В этом бою вновь приняли участие линейные крейсеры адмирала Хиппера.

В этот момент правая группа дозорных крейсеров английских главных сил (отряд адмирала Арбеснота) подходила к месту боя. Она подвергалась атаке неприятельских миноносцев и легких крейсеров; преследуя их, корабли этого отряда вдруг попали под обстрел тяжелых орудий. Это были линейные крейсера Хиппера, увидевшие их и открывшие огонь. Через несколько минут головной крейсер «Дефенз» был

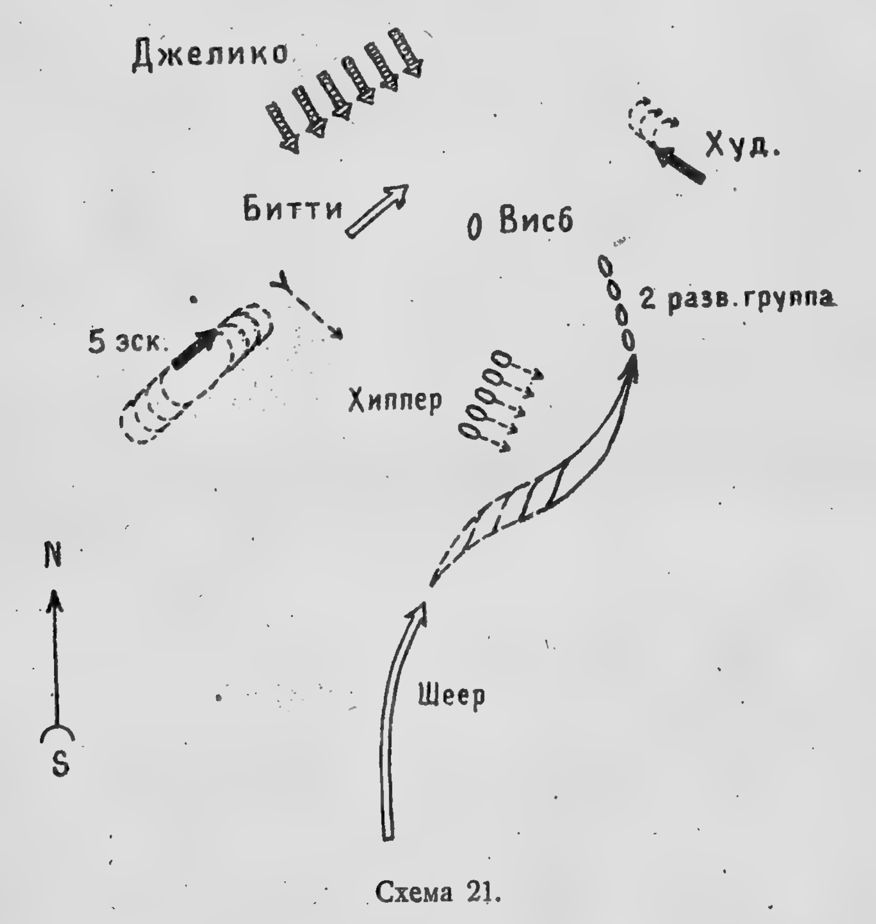


Схема 21.

взорван залпом с линейных крейсеров. Следующий за ним кр. «Ворриор» потерпел тяжелые повреждения и спасся от гибели, благодаря случайному обстоятельству,—подходила с боем V эскадра, один из кораблей которой «Уорспайт» имел повреждение рулевого привода, вышел из строя, описал вынужденную циркуляцию и прикрыл собой пострадавший «Ворриор» (позже «Ворриор» был взят на буксир, но не дошел до базы и затонул).

Примечание. В записках Гаазе так описывается этот момент. Между линиями обоих флотов все еще продолжались бои легких крейсеров и миноносцев. Вдруг в поле зрения моего перископа появился горящий германский легкий крейсер. Я узнал «Вис-

баден». Он почти весь окутан дымом, только корма еще свободна и ютовое орудие продолжает отстреливаться от английского легкого крейсера. «Висбаден» успешно обстреливался английским легким крейсером, снаряды которого решетили несчастный корабль. Меня охватила ярость. Я бросил прежнюю цель, повернул орудия на мучителя бедного «Висбадена». Измерили расстояние, и после второго залпа я накрыл английский крейсер. Высокий огненный столб поднялся к небу; повидимому, на нем произошел взрыв погреба. Он повернул и стал убегать полным ходом. Я послал ему вдогонку еще два или три залпа. В это время второй артиллерийский офицер спросил меня, указывая на четырехтрубный крейсер: «это немец или англичанин?» Я направил свой перископ. Во мгле почти нельзя было отличить темный английский цвет от светлого германского; когда мы установили, что это английский крейсер, второй артиллерийский офицер просил разрешения его обстрелять. Средняя артиллерия направила свои орудия на крейсер, но в тот момент, когда второй артиллерийский офицер скомандовал «залп», произошло что-то необычайное. Легкий крейсер, который оказался старым броненосным крейсером, вдруг переломился пополам с сильным взрывом, черный дым и отдельные судовые части высоко поднялись в воздух, пламя прошло по всему кораблю, и он исчез у нас на глазах в морской пучине. Только громадное облако дыма еще указывало на то место, где сражался гордый корабль. По моему мнению он был потоплен нашим передним матеслотом, крейсером «Лютцов». Эта драма разыгралась в более короткий промежуток времени, нежели длится мой рассказ о ней. Погибший корабль оказался броненосным крейсером «Дефенз». Мы наблюдали это событие с близкого расстояния в трубы с пятнадцатикратным увеличением, видели все подробности, и потому оно произвело на меня особенно сильное впечатление.

В это же время от SO подходила III эскадра линейных крейсеров адмирала Худа. Невязка в счислении послужила причиной тому, что отряд этот вышел не прямо к месту боя, а прошел его, потом, услышав звуки выстрелов, повернул на них и вышел с другой стороны, чем предполагал. Полным ходом, под огнем противника, он пошел на соединение с Битти и, получив приказание стать у него в голове, лихо выполнил этот маневр под градом снарядов.

Завязался напряженнейший бой, в котором приняли участие: с английской стороны — Битти, V эскадра, легкие крейсеры и Худ, с немецкой—Хиппер и головные суда колонны линейных кораблей (середина и хвост шли в кильватер головным и в бою участия почти не принимали).

Шеер продолжал получать донесения отдельных судов. «Теперь стало ясным,—пишет он—что перед нами большая часть английского флота; через несколько минут ее присутствие обнаружилось тем, что в части горизонта впереди нас заблистали огни залпов тяжелого калибра. Вся дуга горизонта, от N до O, внезапно превратилась в огненное море. На окутавших горизонт дыме и тумане ясно выделялся огонь из дула орудий; самих же кораблей пока не было видно.

Так началась главная фаза сражения...

Развертывание и вступление в бой «Большого флота.»

Вернемся несколько назад, к тому моменту, когда мы оставили Джелико в море, приближавшимся к полю сражения, и проследим его движения до введения в бой его сил.

Он шел широким строем фронта подивизийно, совместно с флотом в составе 24 линейных кораблей. Идея того строя,—быстро перестроиться в кильватерную колонну по правой или левой дивизии. Последовательным поворотом дивизий—флот развертывается в одну колонну (см. схему 22).

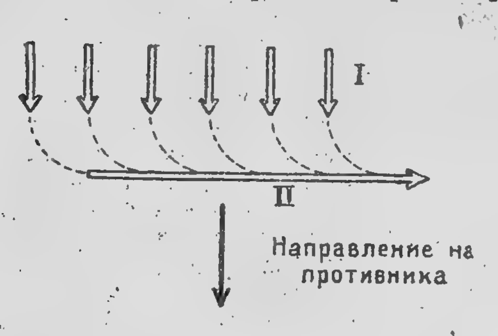


Схема 22.

Но это при одном условии—если противник открылся прямо по носу. Если же он открылся справа или слева, то флоту надо для перестроения в одну кильватерную колонну предпринять, примерно, такое, но уже длительное перестроение (см. схему 23).

Перестроение Джелико показательно для флотов крупных соединений. Как трудны, сложны и длительны их эволюции! Как мало гибки они в эти моменты, как трудно с ними управиться! При наличии живого, подвижного и гибкого противника задача управления особенно усложняется и может быть широко использована последним. Как сам Джелико, так и другие, приписывают затруднения, испытанные при перестроении, ошибке в счислении и тому, что флот не вышел фронтом на противника. Это—следствие организации и управления, а не той ошибки, на которую ссылается Джелико. Мы видели, что японцы в цусимском бою также вышли не совсем хорошо. Им пришлось под действительным огнем противника ворочать последовательно, что было явно невыгодно. Но через несколько минут они, имея определенную цель, наверстали с успехом заминку начала боя. Здесь та же ошибка привела к совсем другим следствиям.

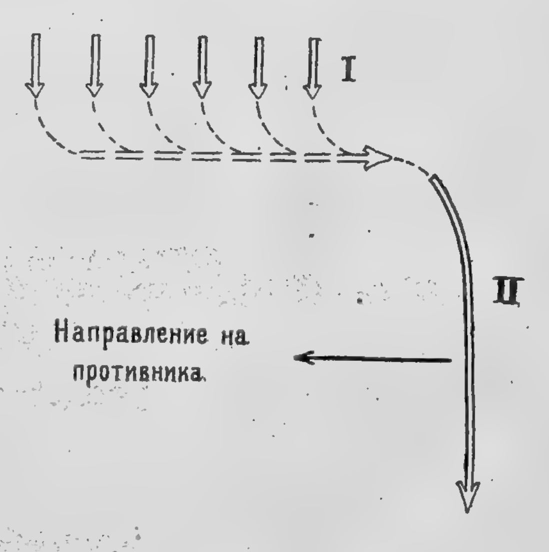


Схема 23.

В соединении столь крупного числа судов в один отряд, в непосредственном руководстве им командующим флагманом, в тенденции соблюдения, в первую очередь, строя, а затем уже достижения боевой задачи,—мы видим возрождение принципов пресловутого строя баталии, вновь обнаружившего себя, спустя почти двести лет.

Изменились средства, изменилась обстановка. Но осталась сущность боя, как такового, и с точки зрения этой сущности, с точки зрений традиций Нельсона, все осуждение должно быть направлено на командующего, ставящего себе узкие задачи в бою, закрывающего глаза или отодвигающего на второй план те большие проблемы, которые перед ним раскрываются.

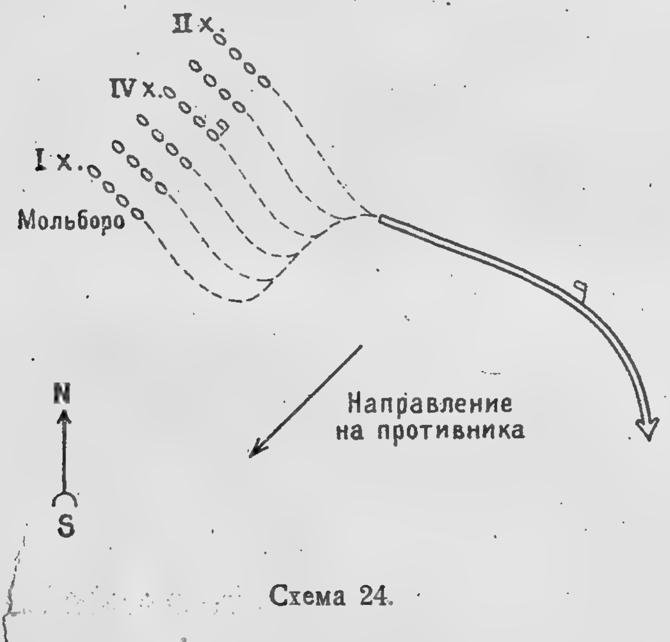


Схема 24.

Джелико, вследствие неточности счисления, не вышел прямо фронтом на противника. Его дозорные крейсеры, как мы знаем, попали в бой при обстоятельствах, для них неожиданных, внезапно войдя в сферу огня, при чем из-за дыма и мглы они не имели возможности ни сами хорошо ориентироваться, ни ориентировать Джелико. И последний вышел несколько левее.

Первыми увидели противника его правофланговые суда, колонна 6-й дивизии во главе с „Мальборо".

Перед Джелико стал вопрос, как ему перестроиться? Простым поворотом дивизий ввести сразу в бой флот невозможно; значит, надо строиться за одной из фланговых колонн. Правая колонна уже видит противника и может сразу начать бой, левая далеко от него. Джелико, опасаясь поочередного введения в бой дивизий, решается перестроиться по правой

колонне, выбрав самый длинный маневр из всех представлявшихся (см. схему 24).

А между тем, близился вечер. Затягивая перестроения, Джелико терял драгоценное время тогда, когда ему надо было спешить разбить противника до наступления ночи; скрывшись в темноте, последний может избежать новой встречи и проскочить в свои базы.

Вот тут и сказалась тенденция опасения риска, которую мы видели в цитированном документе 30-го октября. Из нескольких возможных решений, он выбирает наименее рискованное, хотя оно сопряжено с затяжкой боя и дает лишний шанс уйти противнику.

С другой стороны, здесь чувствуется влияние общего уклона современной тактики, которую мы охарактеризовали, как преобладание формы над сущностью. Командующий английским флотом весьма озабочен стройным выполнением маневра; он решает трудную геометрическую задачу перестроения в столь сложных условиях; учитывает минуты, соображает каждое движение, чтобы оно было согласно с требованиями строя. Цель, — ввести возможно скорее и в решительных условиях свои силы, для него отходит как бы на второй план, затемненная формальными соображениями о перестроении.

Право, он сделал бы лучше, если бы оставил вовсе в этот момент заботу о перестроениях, предоставив своим эскадрам маневрировать „по способности", дав им общее приказание: „Атаковать неприятеля!" Как бы последние ни маневрировали, но, имея цель сблизиться с противником, они нашли бы случай ввести свои силы в бой, решить последний подавляющим превосходством. Командующий этого не сделал.

В это время Битти с своим отрядом проходил между главными силами, своими и немецкими, прикрывая развертывание первых, имея дальше намерение стать в голове линейного флота.

Немцы, как сказано, лежали на старом курсе.

Около этого времени головной корабль Худа, крейсер „Инвинсибл" под огнем линейных крейсеров Хиппера погиб при сильном взрыве внутри корпуса, с тем же эффектом, как „Куин Мэри" и „Индефатигебл". На нем погиб и сам Худ...

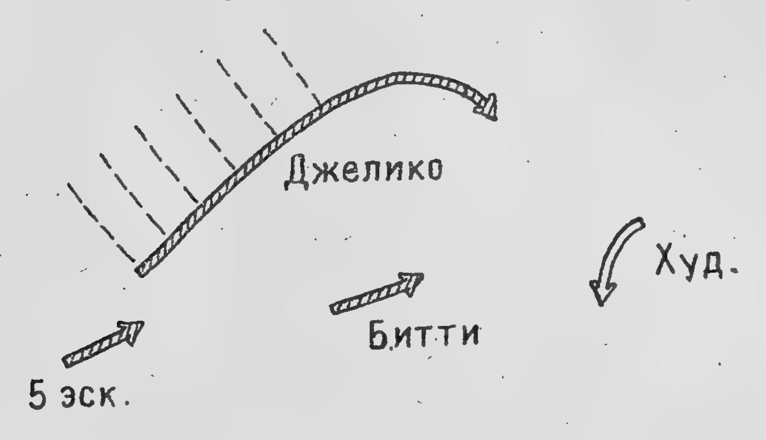
Наконец, английский флот развернулся и открыл огонь.

Положение флотов показано на схеме 25.

Но эта схема, однако, не дает полного представления о положении в данный момент. Как мы уже упоминали, в это время была дурная видимость, мгла. Дальность горизонта была недостаточна, чтобы все корабли английской колонны могли видеть противника. Есть в материалах указания, что не более 8 английских кораблей одновременно могли наблю-

дать неприятельскую колонну. Таким образом, несмотря на выполненный, наконец, по всем правилам геометрической тактики маневр, Джелико все же не удавалось сосредоточить своих сил. Бой велся только несколькими кораблями, близкими к середине и к хвосту колонны, прочие едва сделали несколько выстрелов...

Адмирал Томас вступил в кильватер концевому отряду



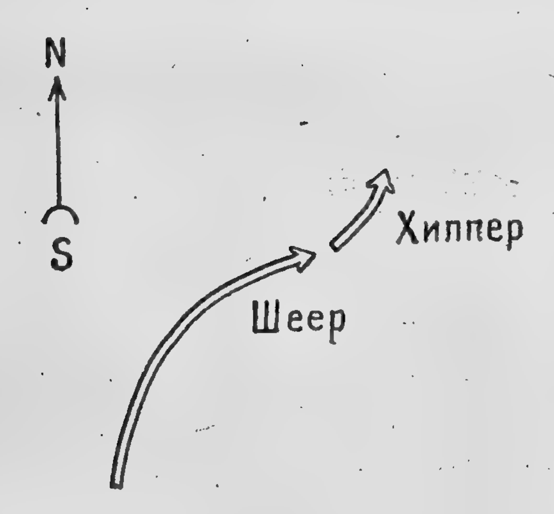


Схема 25.

линейного флота (есть указания на то, что это было недоразумение, вследствие дурной видимости: Томас ошибся и принял этот отряд за головной. Недоразумение это или нет, мы не будем разбираться; нам интересно отметить, что участь оказаться в хвосте флота вполне достойна для адмирала без инициативы, каковым проявил себя Томас в предшествующие моменты боя).

Головные суда колонны германских линейных кораблей несколько уклонялись вправо, вследствие чего линия герман-

ского строя явилась изогнутой. Это поставило германские крейсеры между линиями обоих сражавшихся главных сил.

„Это было причиной того,—пишет Шеер,—что я решился сделать поворот „все вдруг" и лечь на противоположный курс, иначе вместо последовательного поворота, мимо которого постепенно проходила неприятельская линия, могло создаться тяжелое положение, ибо неприятельские перелеты попадали бы в наши задние корабли. В отношении управления огнем неприятель находился в более выгодном положении, ибо наши суда выделялись на светлом западном горизонте, а неприятельские были скрыты дымом и туманом. Бой на параллельных южных курсах нам не мог быть выгодным".

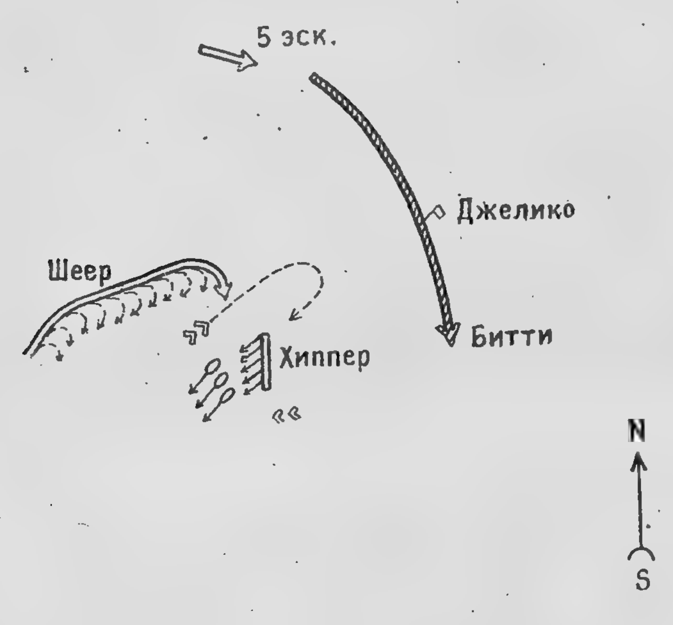


Схема 26.

Вследствие этих соображений, германский флот ворочает „все вдруг" на обратный курс (см. схему 26).

Надо указать, что поворот „все вдруг" столь большой эскадры, находящейся в ломанном строе, в маневренном отношении, является чрезвычайно трудным. Тот факт, что он был вполне стройно выполнен, свидетельствует о большой маневренной выучке германского флота.

Таким образом, германский флот начал отходить. Для Джелико опять стал вопрос: преследовать его или остаться в том же строю, продолжая движение в том же направлении? Нам не надо доказывать, почему он не решился преследовать; это ясно из тех намерений, которые у него созрели еще до начала боя, из того документа, который мы выше цитировали. Он немного уклонился в сторону противника, но совсем не настолько, чтобы это можно было назвать преследованием.

Шеер пишет: „Неприятельский флот не последовал за нами, когда мы повернули. Оставаясь в том же положении по отношению к нашим головным частям, англичане могли продолжать охват, если бы немедленно повернули на западный курс и не теряли связи с нашей линией. Возможно, что английский командующий не мог учесть обстановки или не рискнул подойти ближе, опасаясь миноносцев. Ни один из подчиненных ему адмиралов не проявил инициативы и не вцепился в нас, что крайне затруднило бы нашу свободу действий и не дало бы возможности нам вновь атаковать неприятельскую линию" (курс. наш). Упрек Шеера, сделанный своему противнику, является вполне заслуженным. Это как раз то, чего не доставало англичанам, то, от чего не был свободен и сам Шеер: необходимость представления маневренной инициативы начальникам эскадр (пример: Трафальгар, Цусима).

Поворот Шеера был прикрыт дымовой завесой, выпущенной миноносцами, скрывшими от глаз противника линейные крейсеры Хиппера и головные (в данный момент концевые) суда германской колонны линейных кораблей.

Теперь перед Шеером так раскрывалась обстановка: „Начать ночной поход было еще слишком рано. Если бы неприятель за нами последовал, то сохранение взятого после поворота курса приняло бы характер отступления. При повреждении концевых судов нам пришлось бы их бросить или решиться на образ действий, навязанный нам волею противника, и потому негодный (верная мысль. М. П.). В равной мере не следовало стремиться уже теперь отрываться от неприятеля и предоставлять ему инициативу на следующее утро в том месте, в каком ему будет выгодно. Было лишь одно средство этого не допустить: повернуть на неприятеля и нанести ему второй удар, обеспечив главными силами возможность атаки миноносцев. Успех поворота нашей линии укрепил меня в момент намерения, и я решил использовать еще раз нашу маневренную подвижность. Маневр должен был быть неожиданным, разрушить план англичан на вечер, и если удар оказался бы мощным,—помочь нам на ночь оторваться от врага".

В этой оценке обстановки, делаемой Шеером, мы видим совершенно правильную идею: перейти в атаку, чтобы нанести внезапный удар неприятелю, и тем оторваться от него.

Действительно, Шеер ворочает второй раз на противника. Он подтянул свои миноносцы к голове; там же у него были линейные крейсера, которым представлялось вести флот в атаку. Надо было только вывести миноносцы достаточно близко, чтобы их минные залпы наверняка достигли бы своей цели (см. схему 27).

Флагманский крейсер „Люцов", имевший сильные повреждения, вышел из строя. Хиппер пересел на миноносец, чтобы затем поднять флаг на одном из других крейсеров. Однако, сильный огонь противника не допускал возможности застопорить машины, чтобы принять адмирала. Отряд, а за ним и весь флот, повел доблестный „Дерфлингер", о действиях которого мы несколько раз упоминали.

Примечание. Для того, чтобы получить впечатление о последовавшем затем периоде боя, предоставим рассказать очевидцу, Гаазе, старшему артиллеристу „Дерфлингера", которого мы уже цитировали. „В 9 часов 12 минут командующий флотом отдал приказание флоту повернуть „все вдруг" на обратный курс, и почти одновременно линейным крейсерам и миноносцам передал по радио исторический сигнал: „Атаковать неприятеля!" В 9 часов 13 минут

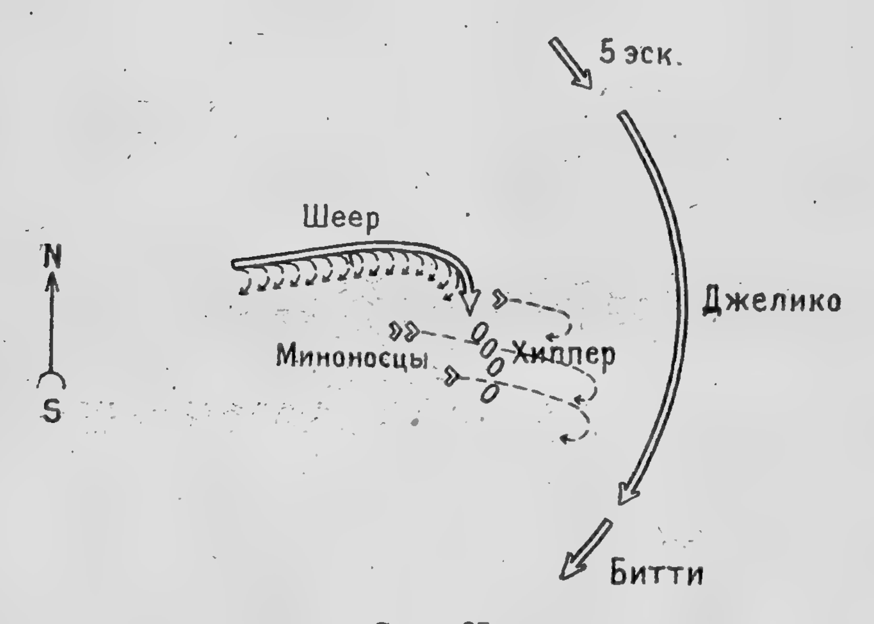


Схема 27.

сигнальщик прочел телеграмму и прибавил объяснение этого сигнала из сигнальной книги: „Таранить неприятеля! Указанным кораблям выполнить это во что бы то ни стало!" Не моргнув глазом, наш командир приказал: „Полный ход вперед. Курс SO" Мы шли в сопровождении „Зейдлица", „Мольтке" и „Фон-дер Тан" сначала на SO, а затем на S, прямо на головные суда неприятельской линии. Весь наш отряд, а в особенности мы попали теперь под сильнейший неприятельский огонь. Несколько неприятельских судов стреляли по нашему крейсеру одновременно. Я избрал себе цель и также стрелял возможно быстрее. Дистанция сначала доходила до 63 кабельтов, но затем уменьшилось до 43. А мы все еще мчались в кипящий котел, в котором представляли прекрасную цель неприятелю в то время, как он был очень плохо виден. Залп за залпом обрушивались в нашей непосредственной близости, и снаряд за снарядом попадали в наш крейсер. С наблюдателем на марсе я уже не имел связи, телефонная проводка и переговорные трубы были перебиты, и я был при стрельбе представлен только моим собственным наблюдениям. Я стрелял из всех башень, но в 9 часов 13 минут произо-

шло большое несчастье: 15'' снаряд попал в броню третьей башни и взорвался внутри ее. Башенному командиру оторвало обе ноги, и вместе с ним была перебита почти вся прислуга. Осколки зажгли в башне один главный и один добавочный картуз. Пламя горящих картузов ударило в перегрузочный пост, где загорелось два главных, и два добавочных картуза. Картузы горели в виде больших факелов, которые вздымались над башней на высоту многоэтажных домов. Но наши картузы только горели, а не взрывались, тогда как у противника они взрывались. В этом было спасение наших судов... Через несколько мгновений после этой катастрофы произошла вторая,— снаряд пробил крышу 4-й башни и взорвался внутри нее. Опять погибла вся прислуга, до прислуги погребов включительно, за исключением одного человека, выброшенного силой взрыва через входной лаз... Теперь из обоих кормовых башен поднимались к небу высокие столбы пламени, окруженные желтыми облаками дыма, как два погребальные факела...

Однако, несмотря на размеры пожара, „Дерфлингер“ не прекращал боя и через два часа ликвидировал опасность пожара.

Несмотря на энергию, с которой Шеер предпринял свой маневр, его атака не дала крупного материального результата. Он не довел миноносцы до достаточно близкого расстояния, которое обеспечило бы массовые попадания, повернул обратно с большой сравнительно, дистанции. Было достигнуто только одно попадание миной в линейный корабль английской линии „Мальборо“.

Что же касается способа атаки линейных сил, то таковой был Шеером выбран неудачно: вместо того, чтобы ударить сосредоточенным ударом, он, если можно так выразиться, „тыкался головой“ в стену английских линейных кораблей, вследствие чего блестящий по духу и замыслу маневр не дал материальных результатов. Негибкость боевого порядка немцев, сведенного в одну колонну, была причиной и этому.

Положение флотов после второго поворота видно на схеме. Джелико оставался пассивным. Он шел прежним курсом, понемногу меняя его к S. Между тем, после второго поворота Шеера было ясно, что немцы хотят уйти.

Но Битти не оставлял своего намерения остаться в соприкосновении с неприятелем. В 9 ч. 45 м. он сделал радио командующему флотом: „Предлагаю приказать, чтобы головные линейные корабли следовали за мной! Мы сможем тогда отрезать весь неприятельский флот!“ Сам же пошел на сближение с противником. Это радио дошло до Джелико после 10 часов. Тогда он повернул на W и увеличил ход до 17 узлов.

Но было поздно. Прошло уже $^3/_4$ часа после последнего поворота Шеера на обратный курс, и он был от англичан в расстоянии $15^1/_2$ миль.

Битти в наступавшей темноте еще имел стычку с немецкими линейными судами, потом он потерял их. Немцы скрылись за покровом в темноте ночи.

Так закончился дневной бой. Он не был решен,—потери англичан не изменили соотношения сил, преимущество на их стороне оставалось громадным. Но Джелико, благодаря нерешительным действиям, упустил случай разбить противника.

Может быть, это диктовалось осторожными директивами, которыми должен был руководствоваться командующий флотом? Может быть, его осторожность объясняется теми стратегическими предпосылками, которые мы указали в начале этой части, говоря про подготовку операции? Ответ на это дает нам официальное описание ютландского сражения, только что выпущенное британским адмиралтейством.

Нет, таких директив не было дано: Джелико должен был уничтожить германский флот.

Но он не сумел сделать этого.

В результате дневного боя англичане потеряли 3 линейных крейсера: „Куин Мэри“, „Индефатигебл“ и „Инвинсибл“. На линейном кор. „Лайон“ и „Тайгер“ была выведена часть артиллерии, в прочих отношениях эти корабли были готовы к бою вновь. Линейный корабль „Уорспайт“ (V эск.), поврежденный, ушел в базу; линейный корабль „Мальборо“ (6 дивизия) после минного попадания оставался в строю, ход его несколько уменьшился.

Броненосный крейсер „Дефенз“ и 3 миноносца были утоплены, а броненосный крейсер „Ворриор“ выведен из строя (позже он утонул), также были выведены из строя еще 3 миноносца.

С германской стороны был утоплен лишь линейный крейсер „Висбаден“, сильные повреждения имел „Зейдлиц“ и „Дерфлингер“, (первый позже был утоплен самими немцами). Кроме того, утоплено 4 миноносца Таким образом потери англичан, несмотря на значительное их превосходство в силах, весьма превосходили потери немцев.

Ночь после боя. Атаки миноносцев.

После дневного боя командующий германским флотом так оценивает обстановку: „С достоверностью можно было ожидать, что неприятель будет пытаться оттеснить нас на запад (иначе говоря, отрезать от пути к базам. М. П.) в сумерки крупными силами, а ночью минными атаками, дабы с рассветом дать решительный бой. Возможности были в его руках. Если бы удалось отделаться от неприятельского окружения и добраться до Хорнс Рифа ранее англичан, то свобода решений на следующее утро была бы нам обеспечена. Дабы этого добиться, нужно было выслать в ночную атаку все флотилии миноносцев, даже рискуя очутиться без них во время ожидаемых на рассвете боев. Главным силам надлежало сомкнуться и итти кратчайшим путем к Хорнс Рифу,

оставаясь на этом курсе, несмотря ни на какие атаки противника. Распоряжения на ночь были сделаны в соответствии с этими соображениями"...

Положение германского флота после боя не могло не внушить опасений. День прошел благополучно, но на следующее утро можно было вновь втсретиться с англичанами, которые, если им удастся занять позицию между германским флотом и его базами, вынудят вновь вступить в бой, в столь же неравном соотношении сил. Смелое решение Шеера,—проложить курс прямо на Хорнс Риф, т. е. по кратчайшему направлению к базам, несомненно, рискованно, так как идущий противник имеет более всего вероятия открыть его именно на том направлении. Тот факт, что Шеер так и не встретился с англичанами на этом курсе, не делает чести его противнику Джелико.

Повернув на Хорнс Риф, Шеер послал свои миноносцы на Норд, предполагая неприятеля с этой стороны. Послал их в значительной степени „наобум," не выяснив точно, где противник, рискуя нанести удар по воздуху. Он пренебрег уроком русско-японской войны, которым было определенно установлено,—чтобы использовать ночью миноносцы, надо им дать точные сведения о противнике. Так и случилось. Удар миноносцев,—того оружия, которого не без основания опасался Джелико, пропал впустую: германские миноносцы неприятеля не нашли.

Командующий английскими флотами совершенно правильно решил не вступать в ночной бой, поэтому перед ним теперь стояла задача преградить путь неприятелю на рассвете, прежде чем последний вступит под защиту своей береговой обороны (официальное английское описание). В 11 ч. английский флот лег на S.

Примечание. Джелико, выбирая курсы для выхода на путь отступления немцев, приходилось считаться с многочисленными минными заграждениями, поставленными в Ю.-В. части Немецкого моря. Он не был свободен итти прямо туда. Тем более, следовательно, причина—за то, чтобы не терять связи с неприятелем.

Если командующий германским флотом поступил опрометчиво, выслав свои миноносцы в атаку противнику по направлению, обоснованному лишь предположением о нахождении там противника, и не проверенном разведкой, то как отнестись к Джелико, который вовсе не подумал об организованной минной атаке германских линейных сил, оставил свои миноносцы при флоте в его походном порядке?

(По объяснению Джелико, они должны были образовать завесу для охраны линейных кораблей от атак неприятельских миноносцев.)

Между тем, английские миноносцы могли довершить дело дневного боя, нанести существенные повреждения не-

приятельским судам, задержать их в море, чтобы сделать их добычей главных сил, когда рассветет.

Те атаки английских миноносцев, которые имели место, это,—не организованная массовая атака. Это—отдельные стычки и случайные встречи. Те потери, которые они все-таки нанесли немцам, свидетельствуют об упущенных Джелико больших возможностях.

Перед нами невольно встает план минной атаки после Цусимы. Как далеки и англичане и немцы от того образца, который им был показан японцами!

События ночи прошли в таком порядке.

Курсы Джелико и Шеера очень близко пересекались. В 11 ч. 20 м. ночи расстояние между крайними кораблями было всего около 40 каб. В полной темноте флоты разошлись. Случайный огонь, случайное обстоятельство могло бы их обнаружить и... все-таки ничего не произошло: Джелико решил не принимать ночного боя. Морская тактика того времени не занималась изучением ночного боя линейных кораблей и крупных соединений. Это было тогда, и осталось до сих пор пустым местом в морской тактике.

Примечание. Около 11 ч. 5 мин. головной английский линейный корабль увидел неприятельские линейные крейсеры, но принял их за свои и отменил атаку уже готовых атаковать 2 легких крейсеров и 11-й флотилии миноносцев.

Ночью начались минные атаки английских миноносцев. В виду близости германского флота, идя в завесе около своих главных сил, они прямо натыкались на линию немецких линейных кораблей.

Надо отдать полную справедливость английским миноносцам: с беспримерной лихостью они шли в атаку, поражаемые артиллерийским огнем атакованных.

Ими был утоплен линейный корабль „Поммерен“, крейсеры „Росток“ и „Фрауэнлоб“.

Ночью случайно попал под огонь немецких линейных кораблей бр. кр. „Блэк Принц“ и в несколько минут, с ничтожной дистанции был расстрелян ими.

Примечание. Шеер в своих воспоминаниях так описывает гибель «Блэк Принца»: Совершенно не отдавая себе отчета в обстановке, в 2 часа ночи один четырехтрубный крейсер типа, Кресси, приблизился к судам I эскадры, Тюринген и Остфрисланд на расстояние 1.500 *м.* (8 каб.) Через несколько секунд он был зажжен нашими снарядами, а через 4 мин. с момента открытия огня потонул при сильных взрывах. Уничтожение корабля со столь близких расстояний, что можно было видеть, как команда в отчаянии бегала на горящем судне, и как при свете прожекторов летели крупные снаряды, попадавшие и взрывавшиеся залпами, быстро следовавшими друг за другом—жуткая, но величественная картина.

Джелико считал, что перед ним не главные силы противника, а лишь дозорные крейсеры, предполагая, что первые

уже далеко. Атакующие английские миноносцы долго после боя не знали, что они атаковали линейные корабли, а не крейсеры.

Германский флот после прекращения атак продолжал свое движение беспрепятственно. Кроме упомянутых потерь от минных атак, погиб германский легкий крейсер „Эльбинг“, столкнувшийся с линейным кораблем «Позен». Утром пришлось утопить линейный крейсер „Люцов“, имевший столь большие повреждения, что он не мог следовать с эскадрой. Наконец, линейный корабль „Остфрисланд“ подорвался на мине заграждения, но полученное повреждение не мешало ему благополучно дойти до гавани.

Встреченный летчиками, принявшими на себя охрану флота от подводных лодок, „флот открытого моря“ вернулся в отечественные порта.

Джелико всю ночь крейсировал в море, расчитывая на утро снова вступить в бой. Но противник выскользнул из его рук. Английскому флоту пришлось вернуться.

Итоги ютландского сражения.

Долгое время после ютландского боя спорили,—кто же в конце концов победил немцы или англичане? Это сражение ничего не изменило в положении дел на театре: немцы вернулись и более до конца войны не выходили в море со столь активными намерениями, как этот раз. Их план,—ослабить противника постепенными нападениями на него по частям, потерпел неудачу. С этой точки зрения победа осталась за англичанами.

Но как нам оценивать действия стороны, располагавшей силами, вдвойне превосходившими противника, упустившей удобный случай разбить его, понесшей потери, большие чем он и действовавшей менее искусно, чем последний? Хотя стратегический результат и был успешным (условно, конечно) для англичан, но есть ли у них право считать себя правыми в этом сражении? Конечно, нет.

Вот сводка потерь (не считая миноносцев).

немцы:	англичане:
1 стар. лин. корабль	—
1 лин. крейсер	3 лин. крейсера
—	3 стар. бр. крейсера
4 лег. крейсера	—

Если сравнить сумму водоизмещений потопленных судов, то выйдет, что англичане потеряли в два раза больший тоннаж, располагая вдвое большими силами.

Таким образом, ютландское сражение осталось не решенным. Ни англичане, ни немцы не достигли своей цели. Английский флот вернулся к блокаде, и ему оставалось только сожалеть об упущенных возможностях. Германский

должен был быть доволен тем, что благополучно избежал поражения.

Излагая подготовку операции, мы намеренно подчеркнули те обстоятельства, которые должны были, с нашей точки зрения, привести именно к такому результату. Это были: с английской стороны—опасение риска и осторожность, с которыми мы познакомились в предположениях о бое Джелико, с германской—авантюристический замысел операции. Как тут, так и там не было импульса, обязывавшего добиваться победы в этом бою во что бы то ни стало. Мы видели грозную обстановку для Англии, сложившуюся в Трафальгарской кампании, где победа была для нея вопросом жизни или смерти. Тем же она была для японцев в Цусиме. Но здесь судьба Англии не зависела от победы, тогда как поражение грозило ей самыми тяжелыми последствиями. Джелико имел директивы, смысл которых сводился к тому, чтобы разбить и уничтожить германский флот. Но эти директивы не базировались на прочную решимость. Стремление к решительному бою с оглядкой назад, чтобы не потерять то, что имеешь, не могло дать надлежащей наступательной энергии, необходимой в данных условиях.

Мы были бы вправе искать такого импульса у немцев. Но победу над главными силами англичан, вдвое их превосходившими, они не ставили себе целью. Они хотели создать ловушку для противника—не более того. Ловушка не удалась: оставалось думать о том, как бы спасти свои корабли.

Сказанное является главной причиной тому, что бой не имел решительного характера.

Другая причина—тактика.

Выше мы упоминали, что во времена господства рутины в тактике парусного флота большинство сражений между англичанами и французами оставалось нерешенными, в виду того, что принятый способ ведения боя сам по себе не мог дать решающего результата, давая возможность одной стороне всегда избежать поражения. Здесь, в ютландском сражении, тактика, которой придерживались флоты, оказалась столь же несостоятельной, как ранее пресловутая тактика строя баталии. Длинные строи, соединенное маневрирование всем флотом, исключавшее не только возможность сосредоточения сил, но и использования всех кораблей, нежелание обоих командующих выпустить свои эскадры на свободу, предоставив их начальникам инициативу, дав им лишь задачу, предоставляя в остальном самостоятельность,— все это является поразительным с точки зрения опыта предыдущих сражений не только парового, но и парусного флота.

При изложении боя мы не раз указывали на ряд несомненных тактических промахов, допущенных той и другой

сторонами. Но все они покрываются одним, свойственным как Шееру, так и Джелико, хотя первому в меньшей степени,— ни тот ни другой не поставили себе столь отчетливо, как в свое время Нельсон и Того, главной задачи боя: атаки и отыскания способов обеспечения ее.

Джелико хотел развернуться всем флотом и задавить противника своим подавляющим огнем. Но не тонет ли у него идея атаки в сложности необходимых для того перестроений? Чем обеспечена такая атака? Как он предполагал принудить противника принять удар, и что мешало последнему избежать его? Ничего. Шееру предоставлялась полная возможность отойти, когда это ему будет удобно и выгодно. А нежелание преследовать? В какой мере оно согласуется с идеей атаки вообще?

Из материалов, которыми мы располагали при составлении настоящего труда, и из хода сражения, мы можем заключить, что идея атаки не культивировалась в тактике англичан. Она не была тем стержнем, кругом которого располагалась мысль командования как при управлении боем, так и при подготовке флота к нему. Атака разумелась лишь как соревнование в стрельбе и в соискании преимущественных для нея условий. Маневр отходил на второй план.

Атаковал ли Шеер, когда смело два раза ворочал на неприятеля? Нет. Это был лишь ловкий маневр, чтобы оторваться от противника, но это не была атака. Неудобный строй исключал возможность сосредоточения сил в атакуемом направлении. Германский линейный флот «тыкался головой в стену». Это очень далеко от образцов, которые можно найти в предшествующих сражениях истории: в Цусиме и Трафальгаре.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Мы рассмотрели в общих чертах три больших сражения последней эпохи: Трафальгар, Цусиму, Ютланд и несколькими штрихами охарактеризовали промежуточные периоды между ними.

Перед нами теперь вопрос: как учесть опыт этих сражений в последующем развитии военно-морского искусства?

Мы не беремся дать на него исчерпывающий ответ, кроме общего указания, что этот опыт должен быть изучен и использован. Не беремся потому, что изучение опыта и выводы на него находятся в полной зависимости от того, с какой точки зрения мы будем его исследовать. Здесь большой материал для стратегии, техники, организации и, наконец, тактики. Каждая из этих наук подойдет со своими запросами и по-своему оценит события.

Мы не задавались целью написать историю военно-морского искусства, которая дала бы возможность сделать всесторонние выводы. Нашей непосредственной задачей было,— собрать материал для основных тактических заключений.

Эти заключения, с нашей точки зрения, могут быть сведены к следующим положениям:

1) История морских сражений свидетельствует, что, несмотря на развитие техники и изменившихся боевых средств флота, сущность боя на море осталась той же. Бой приходится понимать, прежде всего, как борьбу между сражающимися людьми, борьбу двух коллективных воль, возглавляемых командующими сторонами и централизованных к последним. Качества вождя и бойцов, данные морального порядка являются главенствующими элементами среди факторов боя.

Перед нами прошли сражения французов, русских, немцев, англичан и японцев, направляющихся вождями с определенными свойствами, талантливыми и бездарными, смелыми и робкими, способными добиваться победы и неуверенными в ней и т. д. В области соотношения моральных сил гнездились первопричины победы и поражения.

Всегда так было,—так всегда и будет.

Те же сражения говорят об исключительной роли и значении вождя в бою. Но командующие не являлись оторван-

ными от среды, из которой они вышли. Они вносили свою индивидуальность, но не были исключением. Не был исключением даже Нельсон. Несмотря на свои выдающиеся качества, он близко подходил к среде флагманов и командиров своего флота. Как вождь, он был подготовлен предыдущей историей английского флота: его предтечей был Джервис, создавший дисциплинированную боевую эскадру; свой импульс Нельсон получил в той обстановке, которая складывалась для Англии в течение ряда лет, перед Трафальгаром.

Не был исключением и Того. Мы упомянули, что личность этого замечательного флотоводца как бы растворяется в общей массе японского командного состава флота. Временами он затемняется своим ближайшим помощником Камимурой, который дал ряд блестящих маневров. Того для истории как бы безличен. Говорить можно не про победу Того, ни даже про победу японского флота, а про победу Японии над Россией.

С другой стороны,—такие вожди, как Рожественский и Вильнев. Разве можно их оторвать от общего состояния флота, и как судить Рожественского, не осудив всего режима России 1905 года?

Ту же связь между личностью командующего и средой, между его поступками на арене боя и влияниями, которые исходят далеко извне, мы можем видеть в подготовке ютландской операции, что и старались подчеркнуть при изложении.

Таким образом, появление лица с теми или другими качествами на посту командующего в перспективе истории не является случайным явлением. Оно связывается с предпосылками, характеризующими всю среду флота, и обстоятельствами, предшествующими бою. Его индивидуальность как бы поглощается и вместо нее выходят на первый план причины, действующие и развивающиеся вполне закономерно.

Однако, вождь не является слепым выразителем всех этих влияний. Он имеет собственную волю, и она должна быть сильной в стремлении к победе. Значение личных свойств вождя громадное. Ему доступно повернуть многое перед боем и в бою.

Руководство флотом не может быть вверено случайному лицу. Командующий должен быть подготовлен для своей ответственной роли. Он выделится из всей среды флота и обычно отразит тенденции, живущие в последней.

2) В порядке изложения мы старались показать, что управление морским боем приходится понимать в несколько иной плоскости, нежели та, которая устанавливалась ко времени ютландского сражения, а отчасти разделяется и по сейчас. Должно учитывать, что непосредственное руководство в бою затруднено и может быть поставлено в невоз-

можные условия. Расчитывать управиться сигналами нельзя не только теперь, но это было трудно еще во времена Трафальгара. Центр тяжести управления все более переносится в моменты, предшествующие боевой встрече противников. Флот должен притти на поле сражения вполне подготовленным, с уже сложившейся идеей боя.

3) Окинув общим взглядом ход описанных сражений, можно видеть, что часто силы оставались не использованными. Что-то держало их, мешало им вступать в бой в том направлении, где казалось бы, они могли принести соответствующую пользу. (Ютландское сражение в этом отношении в особенности характерно.)

В одном случае это были жесткие правила строя, в другом—незнание и неумение, но чаще всего отсутствие руководящей идеи и плана боя.

4) Необходим план боя. Но этого мало. Надо, чтобы флот был способен воспринять и осуществить его, чтобы сущность этого плана была бы ясна в сознании командного состава флота. Надо, чтобы та же идея была положена в основу не только действий руководящего состава на поле сражения, но и подготовки флота в целом.

5) Обобщая, приходим к необходимости создания широкой базы для командования, которая составляла бы фундамент возможного плана.

В чем заключается она? Прежде всего воспитание соответствующего направления в боевом представлении командного состава, единства мысли и заблаговременно привитых всем начальникам взглядов на способы и методы ведения боя; наконец, тактическая подготовка к бою.

Лишь при этих условиях командующий может быть уверен в том, что его распоряжения будут выполнены, и он будет расчитывать на согласованную инициативу действий отдельных начальников.

6) Трудность командования по сигналам, необходимость перенести центр тяжести управления боем в область предварительных распоряжений и подготовки, должны быть отмечены, как опыт истории. В дальнейшем быстротечность событий боя будет прогрессировать. Введение авиации, употребление газов, могущих окутать поле сражения непроницаемой для глаз пеленой, еще более затруднит непосредственное руководство в бою, оставляя таковое для постановки общих задач.

7) Идея боя сводится к основной схеме: атаке и ее обеспечению.

В рассмотренных сражениях эта схема нами принята, как основной критерий для их оценки. Выбор направления и надлежащих форм для атаки, изыскание способов обеспечения ее, составляют сущность тактики.

По такой схеме командование должно располагать свои боевые предположения и ею руководствоваться. Уроки Цусимы и Трафальгара это подтверждают.

8) В основе выбора направления атаки и способа ее осуществления должны лежать соображения о преимуществе в силах и средствах перед противником. Преимущество не вообще, а в кругу тех задач, которые ставятся целью атаки.

Изучение противника, выявление слабых и сильных сторон как его, так и собственных, искание обстановки, в которой можно получить преимущество перед врагом, наконец, выбор направления должны сложить идею атаки.

Как в Цусиме, так в Трафальгаре и Ютланде мы видим, что успех атаки является следствием определенных преимуществ, которыми располагал атакующий. Эти преимущества выражались в абсолютном превосходстве сосредоточенных здесь сил, расположенных таким образом, чтобы осуществить подавляющую энергию, в оригинальном приеме атаки при использовании обстановки и пр. Нет и не может быть какого-либо одного пути для достижения успеха; таких путей много, но все они имеют в своей основе идею определенного боевого преимущества перед атакованным.

Победа является следствием этого преимущества. Иначе победить невозможно.

К созданию его и отысканию благоприятных условий в обстановке и должна быть направлена мысль и энергия атакующего.

9) Обстановка боя крайне разнообразна.

Было бы неразумно боевые порядки флотов сковывать обязательно схемой или строем, которые затем рассматривать, как жесткие нормы для боя.

Наоборот. Максимум гибкости должен быть присущ организации флота и всем его боевым действиям. Коль скоро это по тем или другим причинам не достигнуто, и флоты сражаются в формах (в тактическом и организационном смысле), не могущих реагировать на быстро изменяющуюся обстановку боя, то это может быть причиной поражения.

Гибкость флота на поле сражения—принцип. Проблема будущего боя обязывает выдвинуть ее на видное место среди других требований к тактике флота.

Все изложенное выше свидетельствует о специальных заданиях к подготовке командного состава флота. В процессе строительства этот вопрос должен быть одним из центральных.

В частности, тактическая подготовка является непременным условием для успешного ведения боя. Не произвольное толкование дисциплин тактики, а обучение и воспитание командного состава в духе тех идей, которые должны быть руководящими в бою, необходимы.

Эти идеи должны быть выявлены в предвидении условий и обстановки будущих сражений, и обоснованы опытом прошлых. Без них подготовка носит неустойчивый характер, боевое единомыслие начальников не может быть достигнуто, а руководство боем ставится в зависимость от случайных обстоятельств.

Подготовка флота должна вестись непрерывно, не останавливаясь никогда, как бы высоки достижения в данный момент ни были. Стремление к новым, более совершенным ступеням знания и военно-морского искусства, к достижению качественного превосходства над неприятелем должно вдохновлять работу флота при его подготовке к войне.

В особенности это важно для флота, в количестве сил уступающего вероятному врагу. Он должен быть искуснее и качественно выше. Только при этом условии он может победить.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

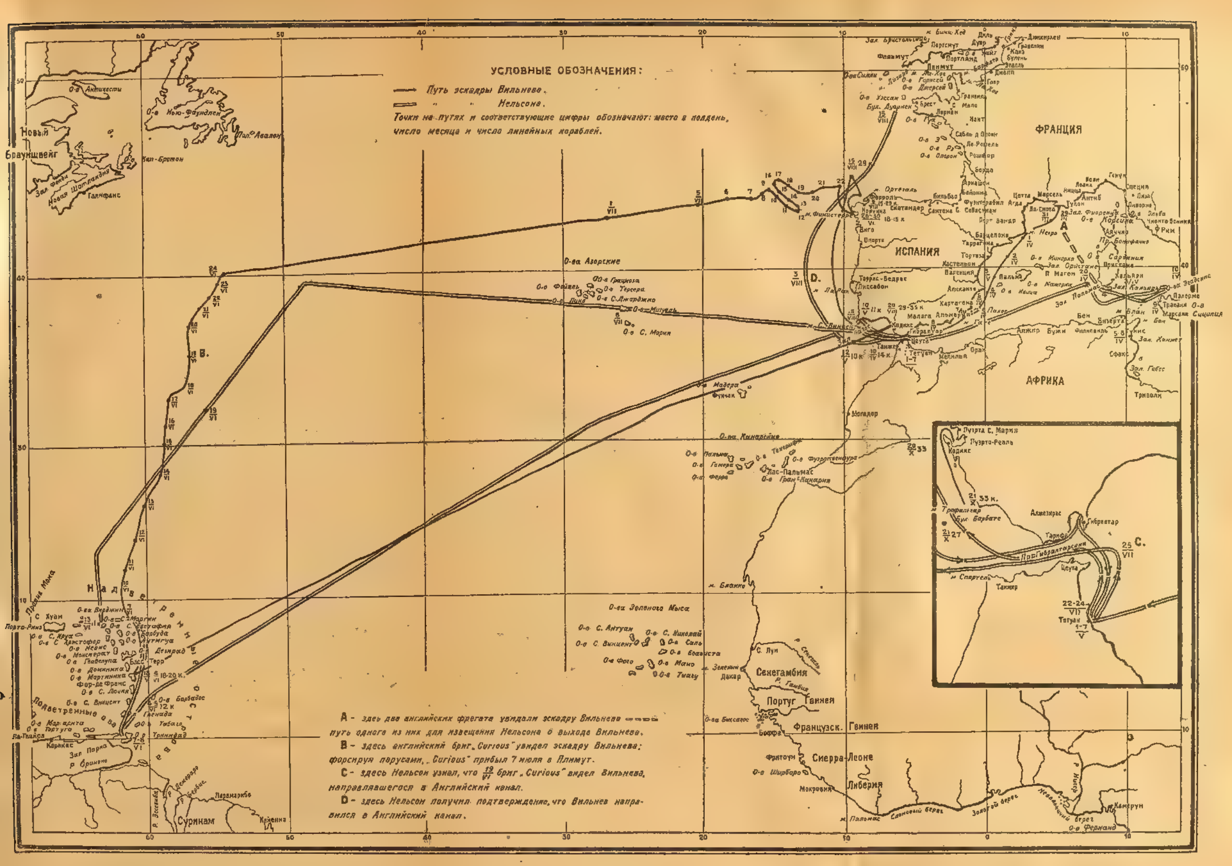
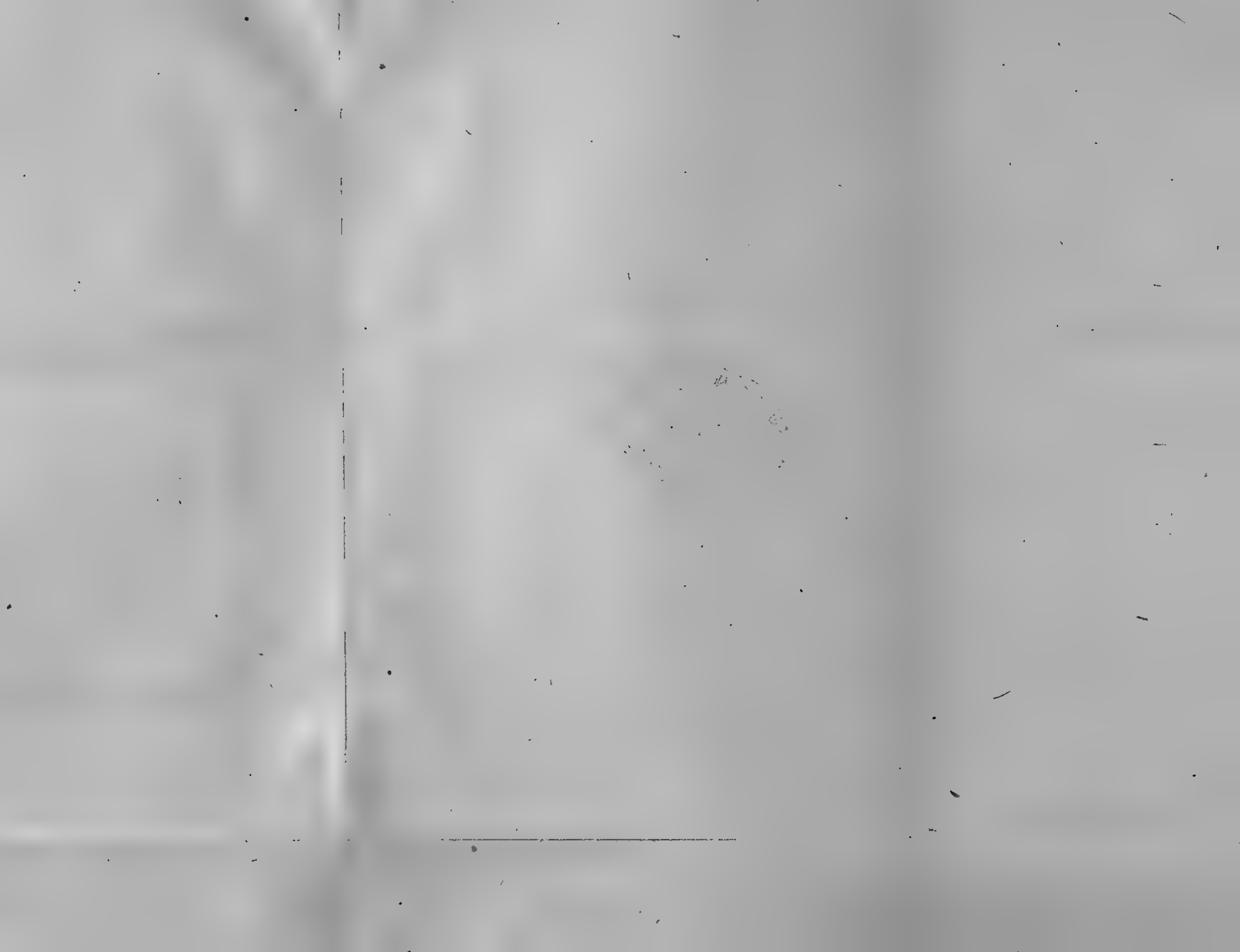

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ:
Путь эскадры Вильнево.
" " Нельсона.
Точки на путях и соответствующие цифры обозначают: место в полдень, число месяца и число линейных кораблей.
A - здесь два английских фрегата увидали эскадру Вильнева
путь одного из них для извещения Нельсона о выходе Вильнева.
B - здесь английский бриг „Curious" увидел эскадру Вильнева; форсируя парусами, „Curious" прибыл 7 июля в Плимут.
C - здесь Нельсон узнал, что 19/VI бриг „Curious" видел Вильнева, направляашегося в Английский канал.
D - здесь Нельсон получил подтверждение, что Вильнев направился в Английский канал.
ФРАНЦИЯ
ИСПАНИЯ
АФРИКА
О-ва Азорские
О-ва Канарские
О-ва Зеленого Мыса
Мадера
Сенегамбия
Сиерра-Леоне
Либерия
Суринам
Новый Брауншвейг
Галифакс
О-в Нью-Фаундлен
Наветренные
Подветренные о-ва
Гибралтар
Кадикс
Трафальгар
Танжер
Тетуан
Пролив Гибралтарский

Схема № 1.



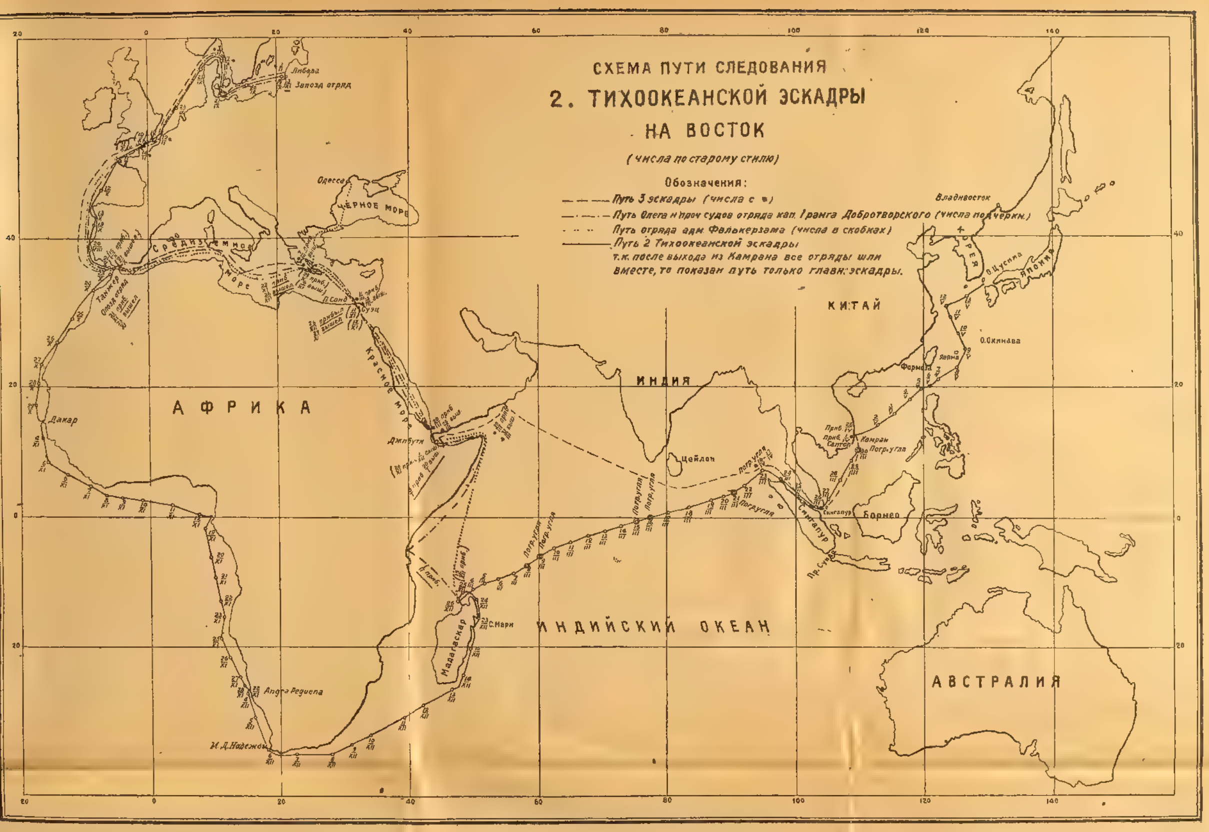


СХЕМА ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ
2. ТИХООКЕАНСКОЙ ЭСКАДРЫ
НА ВОСТОК
(числа по старому стилю)
Обозначения:
Путь 3 эскадры (числа с *)
Путь Олега и проч судов отряда кап. I ранга Добротворского (числа подчеркн.)
Путь отряда адм. Фелькерзама (числа в скобках)
Путь 2 Тихоокеанской эскадры
т.к. после выхода из Камрана все отряды шли вместе, то показан путь только главн. эскадры.
Либава
Запозд. отряд
Одесса
Черное море
Средиземное море
Танжер
Суэц
П. Саид
Красное море
Джибути
АФРИКА
Дакар
Angra Pequena
М. Д. Надежды
Мадагаскар
С. Мари
ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН
ИНДИЯ
Цейлон
КИТАЙ
Камран
Сингапур
Борнео
АВСТРАЛИЯ
Владивосток
КОРЕЯ
ЯПОНИЯ
О. Цусима
О. Окинава
Формоза

Схема № 6

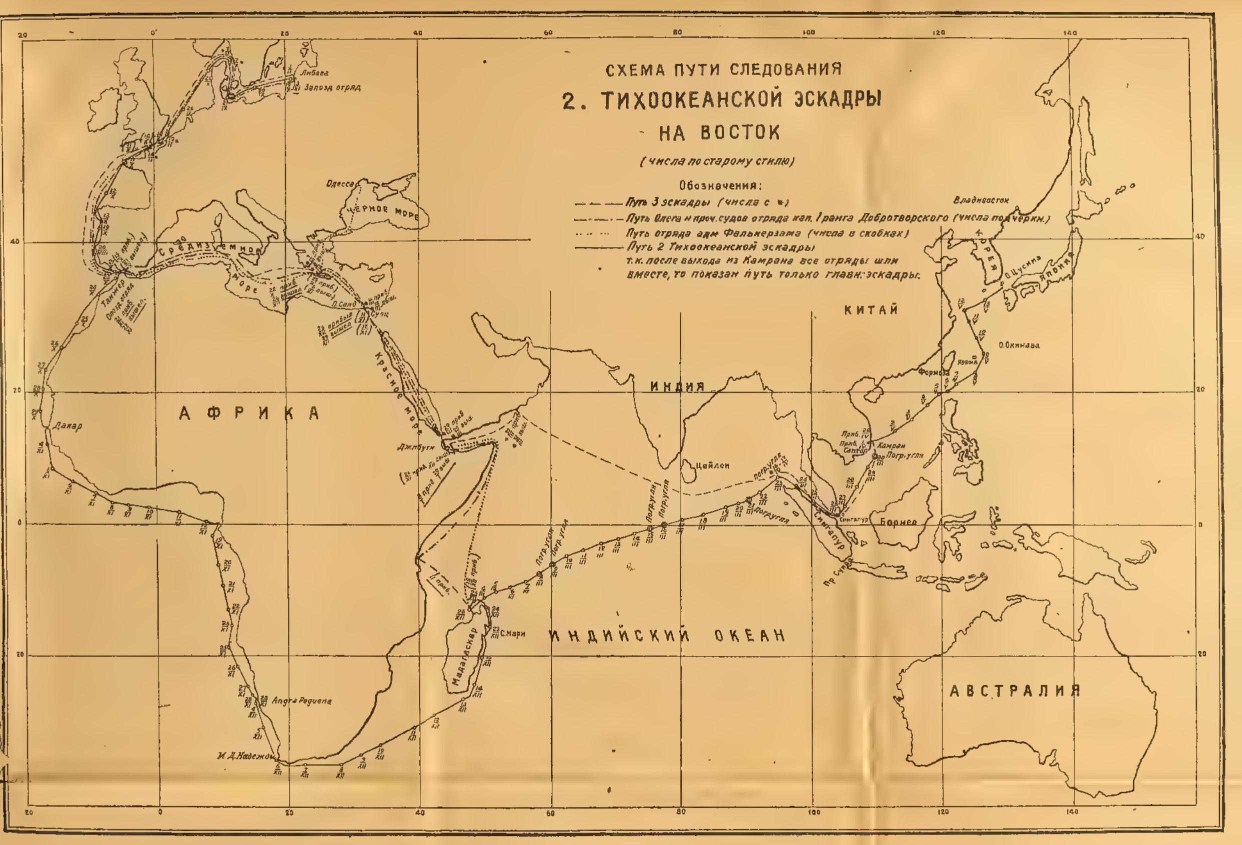

СХЕМА ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ
2. ТИХООКЕАНСКОЙ ЭСКАДРЫ
НА ВОСТОК
(числа по старому стилю)
Обозначения:
Путь 3 эскадры (числа с *)
Путь Олега и проч. судов отряда кап. I ранга Добротворского (числа подчеркн.)
Путь отряда адм. Фелькерзама (числа в скобках)
Путь 2 Тихоокеанской эскадры
т.к. после выхода из Камрана все отряды шли вместе, то показан путь только главн. эскадры.
АФРИКА
ИНДИЯ
КИТАЙ
ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН
АВСТРАЛИЯ
Либава
Одесса
Черное море
Средиземное море
Танжер
Дакар
Джибути
Красное море
Суэц
Цейлон
Сингапур
Борнео
Камрань
Владивосток
Корея
Япония
О. Цусима
О. Окинава
Формоза
Мадагаскар
С. Мари
Angra Pequena
М. Д. Надежды

Схема № 6


126°
128°
130°
132°
36°
34°
КОРЕЯ
Мозампо
2. эск.
2. б от. Камим.
4. б. от. Уриу
1. эск.
1. б. от. Того
ЦУСИМА
3. эск. 5. б. от. и 6.
Катаоко и
Того
Окиносима
Цуцу
Озаки
Козаки
Симоносеки
Акицусима
7. б. отр.
К.-адм. Ямада
ИКИ
Ороносима
о. Бодирие
Дундас
м-к Донгаль
КЕЛЬПАРТ
о. Барроу
о. Барроу
Всп. кр.
Синано-Мару
3. б. отр Дева
Идзуми
Сиросе
Сасебо
О-ВА ГОТО
НАГАСАКИ
КИУ-СИУ

Схема № 8.


ОРКНЕЙСКИЕ О-ВА
По сообщ. радиост. Неймюнстер в 6ʰ утра вышли 2 кор или 2 эск.
СКАПА ФЛОУ
Петланд форт
Полночь
Большой флот
Полдень
КРОМАРТИ
Фортоф Мерей
2. эск. лин. кор
U 47
6ʰ утра видела 8 дредноутов, легк. крейсера и несколько миноносц.
НОРВЕГИЯ
КРИСТИАНЗАН
М. Линдеснес
СКАГГЕРАК
ШОТЛАНДИЯ
Флот лин. крейсер. и 5 эск. лин. кор
2ʰ30ᵐ дня
6ʰ веч.
РОЗАЙТ
Форт оф форт
5ʰ30ᵐ утра U32 видела 2 дредн. и неск. миноносц.
ЭДИНБУРГ
ДАНИЯ
ШЛЕЗВИГ-ГОЛЬШТИНИЯ
АНГЛИЯ
НЬЮКАСТЛЬ
р. Тейн
СУНДЕРЛАНД
ХАРТЛЕПУЛ
О. Сильт
О. Гельголанд
КИЛЬ
КУКСГАФЕН
ЯДДЕ
ГАМБУРГ
ВИЛЬГЕМСГАФЕН
БРЕМЕРГАФЕН
ЭМДЕН
Р. ВЕЗЕР
Р. ЭМС
ГУЛЛЬ
ЯРМУТ
L 61 до 1. VI
Путь герман. флота к месту боя.
" англ " " " "
Разведка герман. дирижаблей.
" " подводн. лодок
Обнаруженные англ. мин. загражд.
Предполагаемые " " "
Германские мин. загражд
Английск. " "
Место боя.

Схема № 15

Цена 98 коп. 4262



